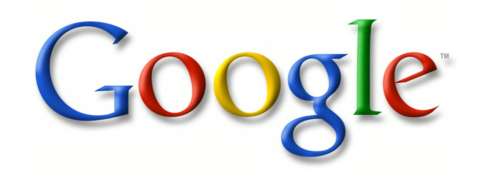
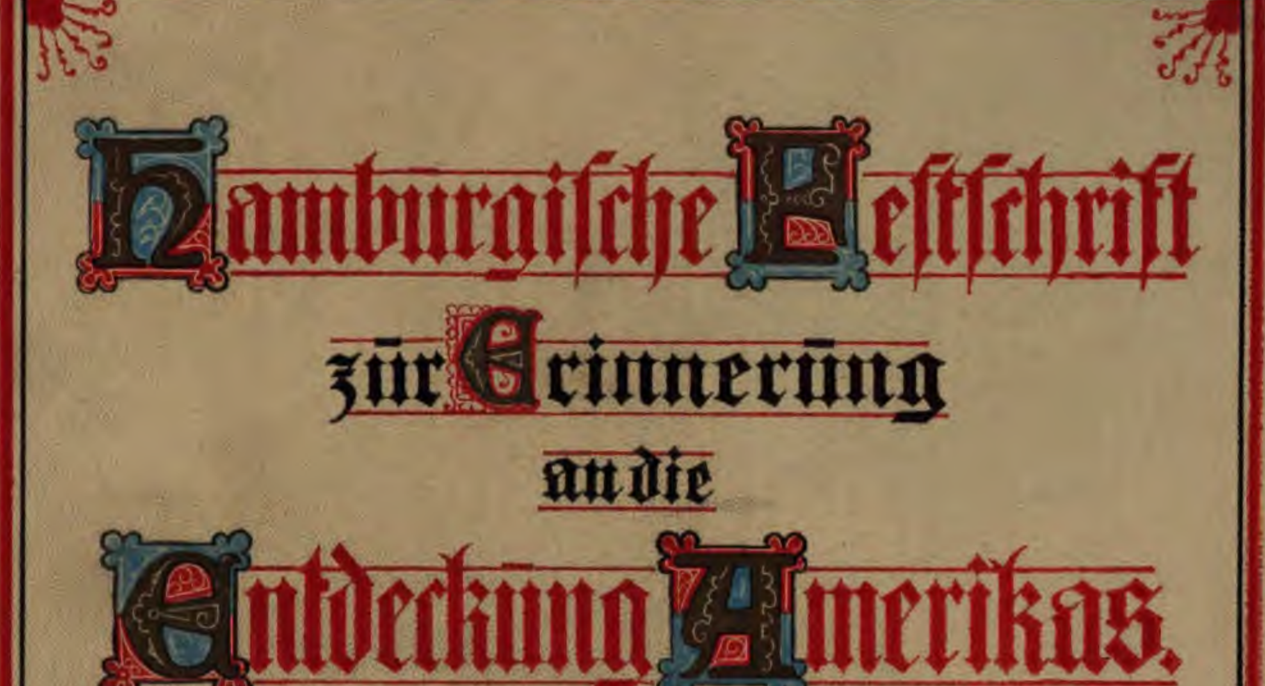






Band I.

Hamburg:
L. Friederichsen & Co.
1892.





S. E. Morison

HAMBURGISCHE FESTSCHRIFT

ZUR ERINNERUNG

AN DIE

ENTDECKUNG AMERIKA'S.

HERAUSGEGEBEN

VOM

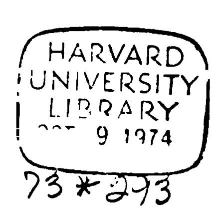
WISSENSCHAFTLICHEN AUSSCHUSS DES KOMITÉS

FÜR DIE AMERIKA-FEIER.

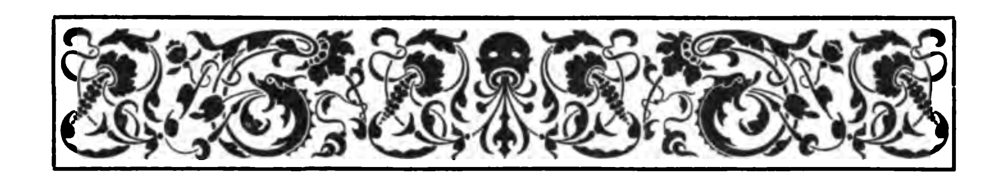
BAND I.

MIT 2 TAFELN UND 25 ABBILDUNGEN IM TEXT.

HAMBURG:
L. FRIEDERICHSEN & Co.
1892.



Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



VORWORT.



Das in allen Theilen der Welt bekundete und inzwischen an vielen Orten in glänzender Weise befriedigte Bedürfniss, den 400jährigen Gedenktag der Entdeckung Amerikas zu feiern, wurde naturgemäss auch in Hamburg lebhaft empfunden. Vor mehr als Jahresfrist gab hierzu die hiesige Geographische Gesellschaft in Verbindung mit dem Verein für Kunst und Wissenschaft die erste Anregung, infolge deren eine Anzahl hiesiger Bürger unter der Führung des Vereins für Kunst und Wissenschaft zu dem unterzeichneten Komité zusammentraten, den allgemeinen Plan für eine würdige Gedächtnissfeier feststellten und zur Bestreitung der Kosten eine namhafte Summe Geldes sammelten. Es wurde beschlossen, eine wissenschaftliche Denkschrift zu veröffentlichen, eine vierwöchentliche Ausstellung auf die Entdeckung Amerika's bezüglicher Werke und Gegenstände zu veranstalten, und eine feierliche Sitzung am Morgen, ein heiteres Fest am Abend des 12. Oktober abzuhalten.

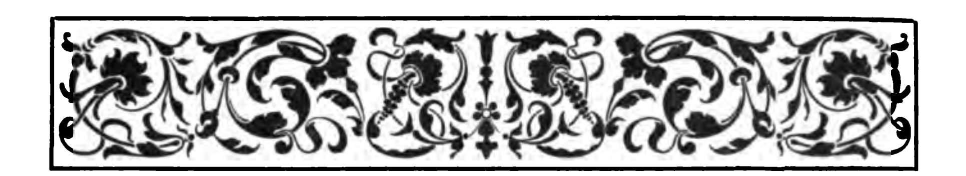
Die Ausführung dieses unter das Protektorat des hamburgischen präsidirenden Bürgermeisters gestellten und von verschiedenen Zweigkomité's geförderten Planes war bereits weit gediehen und auf's Beste vorbereitet. Viele ausserhalb Hamburg's lebende Gelehrte und Vertreter von Universitäten und wissenschaftlichen Gesellschaften hatten auf Einladung des Komité's ihr Erscheinen zugesagt, wodurch die Feier eine besondere Bedeutung zu erlangen versprach. Da brach um die Mitte des Augustmonats ein schweres Unheil über unsere Stadt herein. Eine verheerende Cholera-Epidemie, welche allen nicht auf ihre Bekämpfung gerichteten Be-

strebungen ein Ziel setzte, zwang uns, den schönen und weit gediehenen Plan der Feier zur Zeit aufzugeben bis auf die Veröffentlichung der vorliegenden Festschrift.

Möge dieselbe eine freundliche Aufnahme finden, einen willkommenen Beitrag für den wissenschaftlichen Forscher bilden und — als einziges Merkmal unserer durch die Vorsehung vereitelten Feier — ein Zeugniss dafür ablegen, dass die aus der Entdeckung Amerika's hervorgegangenen kulturellen Errungenschaften auch in Hamburg eine gerechte Würdigung erfahren haben.

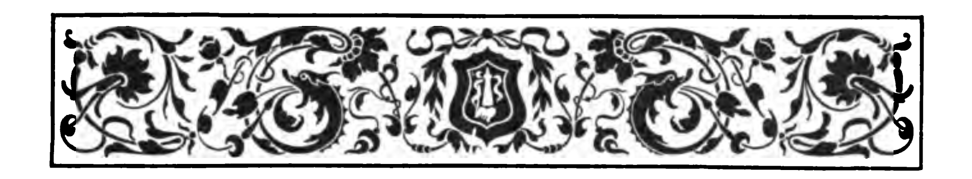
Hamburg, im November 1892.

Das Komité für eine Hamburgische Amerika-Feier.



INHALTSVERZEICHNISS DES I. BANDES.





EINLEITUNG.

Als sich die gebildete Welt in allen Erdtheilen rüstete, um das vierhundertjährige Fest der Entdeckung Amerika's, der Neuen Welt, zu feiern, war es wohl naturgemäss, dass man in den Staaten, welche im innigsten Seeverkehr mit Amerika leben, auch den Wunsch hegte, sich an dieser Feier zu betheiligen. Allein nicht nur von dem Gesichtspunkte des bestehenden Weltverkehrs oder dem irgend einer materiellen Rücksicht schien es geboten, sich der allgemeinen Jubelfeier anzuschliessen, vielmehr ist es ein Fest, das der ganzen Menschheit und ihren Fortschritten gilt, wenn man sich jetzt nach vierhundert Jahren allerwärts vereinigt, dasselbe zu begehen. Gewiss ist die Weltgeschichte und die Existenz der Völker und Staaten auf unserem Erdballe nicht bloss auf das beschränkt, was wir als solche zu bezeichnen pflegen, vielmehr ist es sicher, dass Staaten und Völker ausserhalb des Gesichtskreises unserer Geschichtsforschung bestanden haben und zur Blüthe gelangten, von denen die Ergebnisse derselben nur wenig zu berichten wissen. In den Kreis jener unbekannten Grössen des Völkerlebens auf der Erde griffen gewaltig die Kriegerzüge Alexander des Grossen ein, so dass mit einem Male die Central-Region, über welche wir die Radien der Forschung zu ziehen pflegen, nicht unerheblich verschoben wurde. Mehr als ein Jahrtausend verging abermals, ehe der Gesichtskreis europäisch-asiatischer Kultur weiter hinaus verlegt werden konnte, wenn wir absehen von den Handelszügen, welche genuesisch-venetianische Kaufleute durch den centralen Theil Asiens nach dem fernen Osten, bis zu den Gestaden des Stillen Oceans hin im 12. und 13. Jahrhundert unserer Zeitrechnung unternahmen, und den zum Theil mythischen, erst in neuerer Zeit mehr

historische Gestaltung gewinnenden Unternehmungen der Normannen nach dem hohen Norden des westlichen Theiles des Atlantischen Oceans. So bewegten sich in nur theilweise bestimmteren Bahnen die Bestrebungen in dem Herzen der Kultur in Europa, bis mit einem Male gegen die Neige des 15. Jahrhunderts die Ketten fielen, die bisher fesselnd über der freien Entwicklung der Menschheit lagen, die sich nunmehr verbreiten konnte über die Raststätte, welche ihr von der grossen Weltordnung angewiesen ist. Ferne von jedem materiellen Erfolge, ferne von jedem besonderen nationalen Standpunkte ist das in der Kulturgeschichte der Menschheit gewaltigste Ereigniss wohl dazu angethan, zu einer allgemeinen, kosmopolitischen Jubelfeier den Anlass zu bieten.

In unserer realistischen Zeit ist es aber wohl auch angemessen, die Frage zu beleuchten, ob von einem nationalen Standpunkte aus die Feier der Entdeckung Amerika's gerechtfertigt oder vielmehr geboten erscheint, und so wird es denn auch für uns, für die Angehörigen der deutschen Nation, geziemend sein, die Frage zu prüfen, inwiefern wir dazu eine Veranlassung haben. Zweifellos vermag der Deutsche auf die Entwicklung der Kultur der Menschheit während des 15. und 16. Jahrhunderts vom Standpunkte des Realpolitikers nicht auf die ihm zugefallene Aufgabe zurückzublicken, ohne zu empfinden, dass seiner Nation nur die idealsten und höchsten Ziele zu erstreben beschieden war, während nur geringer materieller Erfolg ihr Loos sein konnte. Darauf zurückzukommen wird genugsam in diesen einleitenden Worten sich Gelegenheit bieten, und es sollen hier zunächst einige allgemeine Betrachtungen eine Stelle finden.

Mit Recht und sehr treffend sagt Alexander von Humboldt in der Vorrede zu seinem berühmten Quellenwerke, welches einen vollständigen Wandel in der Amerika-Forschung vorbereitete („Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'Astronomie nautique dans le XV. et XVI. siècles"[1]) von der Entdeckung Amerika's: „Niemals hat eine rein die Körperwelt betreffende Entdeckung durch Erweiterung des Gesichtskreises eine ausserordentlichere und dauerndere Veränderung in geistiger Beziehung hervorzurufen vermocht: damals endlich wurde der Schleier gehoben, hinter welchem Jahrtausende hindurch die andere Hälfte der Erdkugel verborgen gelegen hatte, ähnlich jener Hälfte des Mondkörpers, die so lange den Bewohnern unserer Erde unbekannt

[1]) Deutsch von Julius Ludw. Ideler: Kritische Untersuchungen über die historische Entwicklung der geographischen Kenntniss von der Neuen Welt und die Fortschritte der nautischen Astronomie im 15. und 16. Jahrhundert.

bleiben wird, als der gegenwärtige Zustand unseres Planetensystems nicht wesentlichen Veränderungen unterworfen sein dürfte." Es ist kaum möglich, in unserer vaterländischen Litteratur eine Stelle zu finden, welche die Grossartigkeit, um nicht zu sagen Erhabenheit des Fortschritts in menschlicher Erkenntniss, der mit der Entdeckung der Neuen Welt verknüpft ist, in treffenderer Weise vor die Seele Derer zu führen vermag, welche allüberall in der civilisirten Welt den 12. Oktober d. J. als den Tag der Entdeckung Amerika's feiern. Es wird uns sofort dadurch klar, dass mit diesem grossen Ereignisse des Lüftens des Schleiers von der westlichen Hälfte der Erdkugel ein Wendepunkt in der Geschichte der Menschheit eintrat, wie er zuvor und auch wohl in den Zeiten, die da kommen werden, nicht gewaltiger wirkend gedacht werden kann. Es ist dem Geiste, welcher der heutigen Feier zu Grunde liegt, besonders entsprechend, mit einem Citate aus dem soeben genannten klassischen Werke Humboldt's zu beginnen, als dadurch einem Gefühle des Dankes gegen den grossen Naturforscher Rechnung getragen wird, welches darin gipfelt, dass wir Stolz darüber empfinden, das gründlichste und vortrefflichste Werk über die Entdeckung Amerika's von einem Manne zu besitzen, der durch seine naturwissenschaftlichen und historischen Forschungen so unendlich Vieles zur Gewinnung eines richtigen Bildes von der Neuen Welt beigetragen hat. Wenn dieses Werk auch ursprünglich in einer fremden, der französischen Sprache verfasst wurde, so ist doch dafür Sorge getragen worden, dass in einer deutschen Original-Ausgabe, welche unter Humboldt's Leitung entstand, der deutschen Nation dasselbe in authentischer Fassung erhalten worden ist. Keine Nation besitzt ein so kritisch den Gegenstand, der uns gegenwärtig beschäftigt, beleuchtendes und in gleich vollendeter Weise behandelndes Werk; denn wenn auch manche der darin der kritischen Untersuchung unterworfenen Punkte im Laufe der Zeit und seit dem Erscheinen des Werkes in deutscher Sprache (1852), durch unterdessen aufgefundenes neues Material beleuchtet, sich in einem etwas anderen Lichte darstellen, so wird das Werk Humboldt's, als einzig in der Litteratur dastehend, stets seinen hohen geschichtlichen und wissenschaftlichen Werth behalten. Was uns noch besonders bestimmt, diese Betrachtungen mit einer Erinnerung an die „Kritischen Untersuchungen" zu beginnen, ist die Empfindung, welche man durch das Studium derselben gewinnt, dass der grosse Autor von Bewunderung und Liebe für den Helden des weltgeschichtlichen Ereignisses durchdrungen war und dass überall das Bestreben hervorleuchtet, demselben nach den verschiedenen Richtungen gerecht zu werden, wenn auch hin und wieder eine schonende Kritik geübt wird.

Indem wir dies hier aussprechen, soll zu gleicher Zeit der Standpunkt dieser Festschrift angedeutet werden.

Der Schatz an vortrefflichen Werken über den uns beschäftigenden Gegenstand, welchen wir in deutscher Sprache besitzen, ist damit keineswegs erschöpft, vielmehr ist derselbe so reichhaltig, dass hier nicht daran gedacht werden kann, auch nur entfernt erschöpfend denselben darzulegen. Es mag genügen, nur noch ein und das andere grundlegende deutsche Werk hier namhaft zu machen.

Unter den Werken späterer Zeit ist Oskar Peschel's Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen an erster Stelle zu nennen. Wie schon der Titel besagt, werden wir durch das Studium dieses Werkes mitten in eine grosse Epoche der menschlichen Geschichte eingeführt, welche — wie die Züge Alexander's des Grossen und die damit verknüpfte Erweiterung unserer geographischen Kenntnisse nach dem Innern Asiens zu, oder der Zusammensturz des römischen Reiches — durchaus verändernd auf den Verkehr der Völker der Erde unter einander und damit auf die staatlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse aller Länder einwirkte. Der grosse Geograph und Folger von Karl Ritter hat es meisterhaft verstanden, in wahrhaft klassischer Kürze und mit unbestechlicher Festigkeit diese Epoche der grossartigsten Begeisterung und des energischsten Forschungseifers zu schildern, wie komplicirt und verworren auch zu Zeiten das Ineinandergreifen der einzelnen Ereignisse erscheinen mag. Oskar Peschel's Geschichte der Erdkunde, verbunden mit dem hier oben namhaft gemachten Werke haben dem gebildeten Theile des deutschen Volkes ein Verständniss des Ereignisses der Entdeckung Amerika's gesichert, wie es kaum bei einer anderen Nation von einem universelleren Charakter durchleuchtet gefunden werden dürfte. Es können dieselben im wahren Sinne des Wortes als Fundamentalwerke und zugleich als Ehrendenkmäler deutscher Wissenschaft angesehen werden.

Auch soll bei der Feier dieses Ereignisses nicht vergessen werden, in welch hohem Maasse Friedrich Kunstmann, der Münchener Akademiker, und Ghillany, der Nürnberger Stadtbibliothekar, durch ihre Special-Untersuchungen, Jener über die ersten Kartenwerke der neu entdeckten Welt, Dieser über den grossen Kartographen und Nautiker des 15. Jahrhunderts, Martin Behaim, die Kenntniss der Geschichte der grossen Entdeckungen im 15. und 16. Jahrhundert gefördert haben. Zu diesen Namen wäre noch eine stattliche Reihe von Historiographen über die uns beschäftigende Zeit hinzuzufügen, wollten wir das, was im Laufe dieses Jahrhunderts deutscherseits auf dem in Rede stehenden Gebiete geleistet wurde, erschöpfen.

Das Bestreben der ganzen gebildeten Welt, das kulturgeschichtliche Ereigniss der Entdeckung oder vielleicht besser gesagt der Erschliessung des amerikanischen Kontinentes in entsprechender Weise zu feiern, erklärt sich zur Genüge daraus, dass durch die kühne That, das unentwegte Verfolgen des Gedankens eines einzigen Menschen, für das Vorwärtsstreben der immer sich weiter entwickelnden Menschheit neues Gebiet zu erringen, der Atlantische Ocean im Westen Europa's durchschnitten und dadurch der Bevölkerung der Erde neue Bahnen angewiesen worden sind. Es ist die Frage, ob in der That zu einer solchen Feier und in dem Umfange, wie sie sich in Wirklichkeit entwickelt hat, eine Veranlassung vorliegt, sicherlich zeitgemäss. Wer der Entwickelung der Kenntniss der Oberfläche unseres Planeten an der Hand geschichtlicher und naturhistorischer Dokumente folgte, muss sich wundern, dass das ganze, seit den Zeiten der grossen Züge Alexander's bekannte Gebiet in der Reihe der Jahrhunderte (von 333 v. Chr. bis 1480 n. Chr.) eine nennenswerthe Erweiterung nicht erfahren konnte. Natürlich ist man mit den Zügen der Normannen nach dem Norden Amerika's, mit den Fahrten von Europa nach Island vertraut und wundert sich demnach, dass eine für die Kultur der Menschheit fruchtbringende Erweiterung in diesem grossen Zeitraume nicht verzeichnet werden kann. Unsere Verwunderung wird um so lebhafter, wenn wir erwägen, dass selbst die grossen epochemachenden Reisen und die von denselben gegebenen Schilderungen des berühmten Venetianers Marco Polo, der den ganzen central-asiatischen Kontinent bis zum Reiche des gewaltigen Kubilai Chans durchschnitten hat und überdies eine Seereise im Osten Asiens bis zu dem Persischen Meerbusen ausführte, während zweier Jahrhunderte nicht vermochten, den Forschungs- und Unternehmungsdrang der Menschheit in solchem Maasse anzuregen, dass das Gebiet ihres Wirkens in erheblicher Weise erweitert wurde. Es ist nicht hier die Stelle, im Einzelnen die Bestrebungen mehr oder minder wirksamer Natur, welche auf dieses Ziel lossteuerten, zu kennzeichnen; die Thatsache an sich ist genügend zu beleuchten, dass seit den Zügen Marco Polo's nach Kathai und Zipangu unter Wahrnehmung wichtiger Handelsinteressen, welche sich an die letzteren knüpften, nichts geschah, was dazu führen konnte, die andere Hälfte unserer Erde zugängig zu machen. Dadurch wird die Bedeutung des kühnen Genuesers erst gebührend beleuchtet. Wohl ist es nun nach 400 Jahren eine leichte Sache, über die bei der Lösung der Aufgaben, die sich Kolumbus stellte, entscheidenden Punkte zu urtheilen. Prüft man aber vorurtheilslos und mit einem tieferen Verständniss der religiösen und philosophischen Anschauungen, welche gegen

das Ende des 15. Jahrhunderts herrschten, das Errungene, so wird man erst zur vollen Würdigung der durch Christoph Kolumbus ausgeführten That gelangen und damit die Bedeutung der Feier der Entdeckung voll und ganz zu würdigen vermögen. Es erklärt sich der Stillstand in der Entwickelung und Ausbreitung der Menschheit auf der Erdoberfläche vor Kolumbus zu einem guten Theile durch die Dürftigkeit nautisch-astronomischer Instrumente und Hülfsmittel in Europa, die nur wenig durch die Fortschritte der Araber auf diesem Gebiete beeinflusst wurden. Diese pflegten zweifelsohne die Nautik in hohem Grade, aber die Seefahrten auf dem Rothen und selbst auf dem Arabischen Meere und dem Busen von Bengalen nach Indien waren nicht danach angethan, den Strebesinn der Staaten des Occidents zu wecken und mit Bezug auf die Vervollkommnung nautischer Hülfsmittel fruchtbringend zu beeinflussen. Dazu bedurfte es eines kräftigeren und aus dem Geiste der Christenheit entspringenden Impulses nach dieser Richtung.

Wohl fanden in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, gefördert namentlich durch die Bestrebungen des portugiesischen Infanten Heinrich des Seefahrers[1]), Erweiterungen der geographischen Kenntnisse statt, allein wenn auch die Kanarien — früher die Inseln der Glückseligen genannt —, Madeira und die Azoren in den Bereich eines gewissen Verkehrs gezogen worden sind und an der Westküste des afrikanischen Kontinentes entlang mühevoll Küstenzone um Küstenzone einer besseren Erkenntniss erschlossen wurden, wenn auch selbst im Norden Europa's durch kühne Reisende die skandinavischen, die britischen Inseln und selbst Island näher bekannt wurden, so lag doch vor dem Geiste der civilisirten Menschheit des 15. Jahrhunderts gleich einem Buche mit sieben Siegeln der westliche Ocean, das mare tenebrosum der Alten, tief verschleiert da[2]). Die kühne That, diese gewaltige Schranke, welche menschlicher und kulturhistorischer Entwickelung gesetzt schien, durchbrochen zu haben, wollen wir in bescheidener Weise durch die vorliegende Festschrift mit verherrlichen helfen.

---

[1]) Dom Henrique liess im Jahre 1431 durch Gonçalo Velho Cabral eine Reise zur wirklichen Erforschung des Atlantischen Oceans ausführen, einen Versuch — wie der Kartograph des Infanten sagt —, Länder gegen Westen zu entdecken. Humboldt, Kritische Untersuchungen, Bd. I, S. 395.

[2]) Apelt, Die Entdeckung Amerika's, schreibt: Der Infant, ein junger, unerfahrener Fürst, der von zarter Jugend an, zurückgezogen vom Geräusche des Hofes, in der Hafenstadt Algarbiens (Sagres) lebte, verachtete die panischen Schrecken geübter Seeleute, sowie die spöttischen Bemerkungen der Höflinge, und entwarf einen Plan zu grossartigen Entdeckungen, die von da ausgingen, wo das Ziel der Seefahrt gesetzt zu sein schien, dem Cap Bojador.

Zweifellos wäre es von hohem Interesse, an der Hand der Schilderung der Kriegszüge des macedonischen Königs nach Vorderindien oder an der Hand der Schilderungen Marco Polo's oder der Fahrten der Normannen nach dem nördlichen Amerika uns ein Bild zu entwerfen von dem, was in der Mitte des 15. Jahrhunderts vom Standpunkte europäischer Kultur als einigermassen bekannt angesehen werden durfte. Allein der Rahmen dieser Ausführungen gestattet dies nicht, wie interessant es auch immerhin sein würde. Es ist wohl nicht erst nöthig hervorzuheben, dass wir alles dies nur von dem Standpunkte — wie schon hervorgehoben — Europa's verstanden wissen wollen, denn wer vermöchte auch nur annähernd ein Bild der Kultur, des Kulturlebens in China oder in der voreuropäischen Zeit der mexikanischen und peruanischen Völker und Reiche zu geben, wodurch doch allein erst wieder der durch die Entdeckung Amerika's geschehene gewaltige Schritt in das richtige Licht gesetzt werden könnte.

Es ist zwecklos, sich weiterhin in die Bedeutung und weltgeschichtliche Tragweite der Entdeckung Amerika's zu vertiefen. Die praktische Tragweite, das politisch und historisch Bedeutsame muss einem Jeden, der der Entwickelung der Dinge auf dem amerikanischen Kontinente folgte, der den Einfluss auf die Verhältnisse der alten Kontinente vom politischen, wie dem naturphilosophischen Standpunkte aus zu würdigen vermag, an und für sich geläufig sein. Wollte man im Einzelnen dieses nachzuweisen versuchen, so würde das so viel bedeuten, als hätte man eine Kulturgeschichte der letzten 200 Jahre und überdies eine Entwickelung naturwissenschaftlicher Forschung, wie sie durch die vortrefflichen Arbeiten von allen Theilen Amerika's gekennzeichnet ist, zu schreiben. Dabei wird zunächst noch nicht einmal erwogen, wie ausserordentlich durch das Neue in der amerikanischen Natur der Gesichtskreis der Naturforschung erweitert worden ist. Eine Darlegung, welche auf eine richtige Beleuchtung dieses Einflusses abzielte, würde weitaus den Rahmen dieser Festschrift überschreiten, während andererseits der Wiederholungen sehr viele sein müssten und die eigentliche Erkenntniss dessen, warum es sich aus der gegenwärtigen Veranlassung handelt, nicht wesentlich gefördert werden würde.

Als sich das Fest-Komité für die Amerika-Feier eingehender mit der Frage beschäftigte, wie dies in wirksamster, d. h. der Bedeutung des Ereignisses am meisten entsprechender Weise zu geschehen hätte, wollte es als das Richtige und Zweckdienliche erscheinen, dabei den nationalen Standpunkt hervorzuheben. Während dadurch auf der einen Seite lästige Wiederholungen und Breitheiten, indem auch von anderen Nationen derselbe

Gegenstand von einem allgemeinen Standpunkte beleuchtet wird, vermieden werden konnten, durfte man auf der anderen Seite hoffen, manches Neue und Fruchtbringende zu einer würdigen Feier des grossen kulturgeschichtlichen Ereignisses beizutragen, was wiederum dazu führen musste, das nationale Selbstgefühl und das Vertrauen in die eigene Kraft zu heben. Bei der Durchführung dieses Gedankes war es vor Allem erforderlich, diejenige Rolle, welche die deutsche Nation, sei es in den Vorstadien, sei es in der Verwerthung der grossen Unternehmungen im 15. und 16. Jahrhundert unserer Zeitrechnung, eingenommen, genauestens zu beleuchten. Es schien um so mehr gerechtfertigt, diesen Erwägungen Rechnung zu tragen, als die sich an die Entdeckung Amerika's knüpfenden geographischen Ereignisse durch vortreffliche Arbeiten deutscher Gelehrten in klassischer Weise geschildert worden sind, wie dies schon oben hervorgehoben wurde, wodurch die Betheiligung deutscher Kultur an dem Werke dieser Entdeckungen in ihrer wahren Bedeutung erscheint.

Wenn man die Geschichte der Entwickelung nicht nur menschlicher naturwissenschaftlicher Erkenntniss, sondern auch des ganzen Kulturlebens auf der Erde während des 16. und 17. Jahrhunderts verfolgt, so erkennt man eine neue Berechtigung, auch bei Gelegenheit der Feier der Entdeckung von Amerika sich der deutschen Nationalität zu erfreuen. Die gewaltige geistige Bewegung, die mit der Erfindung der Buchdruckerkunst in unserem Vaterlande ihren Anfang nahm, durch die grosse Reformation auf dem Gebiete der Weltanschauung durch Nikolaus Kopernikus (geb. den 19. Februar 1473) und auf dem Gebiete religiösen und kirchlichen Denkens durch Martin Luther in folgeschwere Bahnen gelenkt wurde, verleiht in Verbindung mit dem Bestreben der Vollendung der Entdeckung Amerika's dem 16. Jahrhundert ein Gepräge, welches von grösserem Glanze wohl in der Kulturgeschichte vorher nie da war und auch nicht mehr wiederkehren wird[1]). Während durch die kühne That von Kolumbus des Ptolemäus geographische Lehren eine vollkommene Umbildung erlitten haben und durch des gelehrten Domherrn von Frauenburg Studien die Ordnung unseres Planeten-Systems und mit ihm in unendliche Fernen hinaus die Grundprincipien der Weltordnung gänzlich umgestaltet wurden, musste der Autoritätsgedanke überhaupt mächtig erschüttert werden, so dass es nur als eine logische Folge er-

[1]) Die plötzliche Erweiterung des räumlichen Gesichtskreises zog die Erörterung des Ideenkreises nach sich, und auf das Zeitalter der grössten Entdeckungen im Raume folgt das der grössten Entdeckungen im Reiche des Gedankens. Apelt, Entdeckung Amerika's.

scheint, wenn die Christenheit auch in Glaubenssachen sich nach grösserer Freiheit und einem weiteren Ausblick in das Wesen der Dinge sehnte. Diese weltumbildenden geschichtlichen Vorgänge und Thaten sind so innig mit einander verwebt, dass wir, da sie vorzugsweise in Deutschland ihre Entwickelung, oder doch ihre kräftigste Stütze fanden, bei einem Erinnerungsfeste der Zeit der grossen Entdeckungen mit erhöhtem Bewusstsein auf diese zurückzublicken vermögen.

Es wurde schon vorhin darauf hingewiesen, dass zum Verständnisse jener denkwürdigen Zeit ein Blick auf die philosophische Weltanschauung vor und in derselben fast unerlässlich erscheint, wobei Italien und Deutschland eine besondere Berücksichtigung erheischen. Der Raum dieser Einleitung gestattet jedoch nur ein flüchtiges Streifen der wichtigen Materie, vertrauend, dass die durch dasselbe gegebene Anregung ihren Zweck nicht verfehlen wird.

Die Erneuerung der griechischen Philosophie in Italien, wie sie sich in der grossen Zeit der Renaissance wiederspiegelt und solche Früchte trug, dass wir diesem Lande die Ehre, die Wiege der modernen Philosophie zu sein, freudig zuerkennen müssen, gab zweifelsohne zu allem Grossen, was das 15. Jahrhundert und seine Folgen geboren, den ersten und mächtigsten Impuls. Es genügt, auf dem Gebiete der freien Forschung die Namen Macchiavelli, Toscanelli, Savonarola, Leonardo da Vinci, Girolamo Cardano und aus der Spätrenaissance Filoteo Giordano Bruno, Tomaso Campanella und J. C. Vanini zu nennen, um dies zu belegen. Wie in der Kunst der Name desselben Mannes, den wir schon genannt, wie jene von Michel Angelo Bonarotti und Rafael Sanzio da Urbino unter vielen in derselben Zeit glänzen, welche Anregung zum Erhabenen von einem jeden derselben ausging, bedarf keiner weiteren Beleuchtung. Diese Anregung wirkte in unserem Vaterlande, ja vielleicht in Europa, am kräftigsten in jenen Handelsemporien des Mittelalters, die zu Italien in nächster Beziehung standen, in Nürnberg und Augsburg. In ihnen entwickelte sich zunächst der Sinn für Kunst und Wissenschaft zur hohen Blüthe und wurde auch der Geist der Wanderhelden kräftigst gross erzogen, was bei Betrachtungen, wie die gegenwärtigen, in erster Linie unser Interesse fesselt.

Moriz Carriere hat in seinem vortrefflichen Werke über die philosophische Weltanschauung zur Reformationszeit[1]) ein klares Bild der Anschauungen auch unmittelbar vor der Zeit der grossen Entdeckungen

[1]) Moriz Carriere, Die philosophische Weltanschauung der Reformationszeit. 2 Bände. 2. Auflage. Leipzig 1887.

gegeben, welches zur Beurtheilung des Zusammenhanges der Vorgänge von Wichtigkeit ist. Viele der darin besprochenen Systeme und Personen, sowie namentlich deren Schriften finden wir wieder in den Aufzählungen derjenigen Werke, welche nach v. Humboldt[1]) Kolumbus gelesen oder doch gekannt hat. Da von diesem Gesichtspunkt aus die Ausführungen genannten Werkes von Interesse sind, folgen wir im Nachfolgenden denselben, sofern sie hier berührt werden können.

Derselbe Kardinal Bessarion, der den jungen Regiomontanus[2]) zu den klassischen Studien anleitete, war es auch, der mit der ganzen Bedeutung seiner Stellung und seines Geistes für die Erneuerung der griechischen Philosophie eintrat. Er bewirkte, dass ein Verständniss für Platon und Aristoteles an die Stelle vager Lobpreisungen oder — Geringschätzung dieser Philosophen des Alterthums trat. Für uns hat seine Beziehung zu dem fränkischen Reformator der Astronomie, wie später noch weiter gezeigt werden soll, das vorwiegende Interesse: mit der Philosophie der Griechen kehrte das Verständniss ihrer Sprache wieder, was gegen das Ende des 15. Jahrhunderts mächtig auf den Gang der Ereignisse, die uns beschäftigen, einwirkte, und zwar, weil nun die Werke der alten Mathematiker und Geographen in der Ursprache gelesen und zugänglich gemacht wurden, durch gute Uebertragungen, welche die entstellten und in vielen Fällen den Arabern entstammenden bald verdrängten. Es kann nicht meine Aufgabe sein, auf eine weitläufige Deduktion über die sich neu entwickelnde philosophische Richtung einzugehen; dies wäre gerade für die in Rede stehende Periode eins der schwierigsten Probleme. Die Entwickelung der religiös-philosophischen Richtung würde für den vorliegenden Fall wohl am meisten von Belang sein, sofern sie auf den Geist des Kolumbus einen Einfluss äussern musste; wie sich dies in seinen Entschliessungen und Argumenten kundgiebt, darauf werden wir später zurückkommen, bemerken übrigens hier schon, dass das Mystische und Unklare in seinen Naturanschauungen und in seinen Erörterungen, insofern sie älteren Werken entlehnt wurden, vielfach störend auf die Gewinnung eines Urtheiles über die Triebfedern und Motive, die ihn zu seiner grossen That antrieben, einwirkt. Allein vor welchen Ereignissen stand die Zeit damals gerade auf diesem Gebiete! War es wohl anders denkbar, als dass der im Grunde wenig geschulte Geist des Entdeckers, von innerer Begeisterung ergriffen, sich vielfach in falschen Begriffen und Vorstellungen verlor? War es auch zu verwundern, dass unter solchen Vorbedingungen das Imago

[1]) Alex. v. Humboldt, Kritische Untersuchungen, Bd. I, S. 96 u. 538 u. ff.
[2]) Siehe S. XXXI d. W.

mundi des Kardinals Peter d'Ailly[1]), dem Kolumbus nahezu sein ganzes Wissen über die Erde verdankte, überwältigend auf ihn einwirkte und er sich danach — seinem Drange entsprechend — dessen Lehren deutete? Glücklich war es nur, dass er aus diesem Werke mit Sicherheit die Kugelgestalt der Erde entnahm, denn diese war der Kern seiner Entschliessungen und führte durch zahlreiche Irrthümer dennoch zum Ziele. Wir preisen dies als glücklich, weil wir wissen, dass — obgleich schon zu Platon's Zeit der Gedanke der Kugelgestalt unter den gebildeten Griechen auftauchte, obgleich die Astronomen zu Alexandria Beweise für die Kugelgestalt der Erde gaben, die durch des Eratosthenes Bestimmungen ihrer Dimension zur Gewissheit wurden — dennoch in der Geographie der Kirchenväter durch Cosmas Indikopleustes die Erde wieder zu einem flachen, an 200 Tagereisen langen und 200 breiten, von den Gewässern des Oceans umflossenen Viereck herabgewürdigt worden war. Es gab im Mittelalter selbst eine Zeit, wo die Kirche die Lehre von der Kugelgestalt der Erde für gottlos hielt[2]). Aber man darf doch wohl annehmen, dass die Kugelgestalt der Erde im 15. Jahrhundert bei allen Unterrichteten feststand und wohl nur die Folgerungen aus dieser Wahrheit durch das Imago mundi dem Entdecker Amerika's zugänglich wurden: der Gedanke, den Weg nach Indien westwärts zu suchen, ist sicherlich bei ihm die Frucht langen Denkens und durch eifrigste Besprechung mit den ersten Kosmographen seiner Zeit zum Entschlusse und damit zum Erfolge gereift. Dass er aber auf diesem Wege der Entwickelung des Gedankens zu einem Grade der Ueberzeugung geleitet hätte werden können, der ihn befähigt hätte, nach allen Regeln der Physik und Mathematik diese Ueberzeugung auch zu vertreten, ist undenkbar. Sein Genius half dem kühnen Manne über die Schwierigkeiten des Arguments. Thatsächlich waren auch zur Zeit der Erfindung der Buchdruckerkunst die Naturforschung, die Naturlehre sehr wenig entwickelt. Der grosse Liebig sagt sehr treffend über das Wissen jener Epoche[3]):

„Um den richtigen Pfad zu finden, bedarf der menschliche Geist der wegekundigen Führer; aber eine dünkelvolle Macht hielt das Licht gefangen im Kerker, es fehlten in dieser Geistesnacht die leitenden Sterne. Der Schatz, den das Alterthum an Naturerkenntniss erworben hatte, wurde seinem Werthe nach nicht erkannt oder nicht beachtet, er verlor seine bereichernde Macht. Die Fragen der Physik wurden nach den Regeln

[1]) Latinisirt: Petrus de Alyaco.
[2]) Apelt, Geschichte der Entdeckung Amerika's, S. 56.
[3]) Chemische Briefe von J. v. L. im 4. Brief, S. 40.

der Disputirkunst entschieden. Indem man auf die Erfahrung verzichtete, welche das Wissen schafft, verbannte man die echte Wissenschaft."

Es ist weiterhin als ein Glück zu preisen, dass der aus einer so gestalteten Zeit hervorgehende Kolumbus, obgleich kein Gelehrter, ausgestattet war mit einem reichen Sinne für die Beobachtung der Natur, wofür uns eine grosse Zahl von überzeugenden Beispielen aus seinen Tagebüchern zu Gebote stehen, die allzu bekannt, als dass ich hier darauf eingehen dürfte.

Man führt das Erwachen des Sinnes für die Beobachtung der Natur, welches seither durch vier Jahrhunderte so herrliche Frucht getragen, auf die Entdeckung Amerika's und nicht zu einem geringen Theile auf des grossen Entdeckers offenen Sinn für die Natur zurück. Kein geringerer Denker als Luther erkennt dies, zwar nicht mit Bezug auf die Entdeckung Amerika's, aber für die Zeit, in der er lebte, an, indem er sich in einer seiner Tischreden wie folgt äussert [1]):

„Wir sind jetzt an der Morgenröthe des künftigen Lebens, denn wir fahen an wiederum zu erlangen die Erkenntniss der Creaturen, die wir verloren haben durch Adam's Fall. Wir aber beginnen von Gottes Gnaden seine herrlichen Werke und Wunder auch aus dem Blümlein zu erkennen, wenn wir bedenken, wie allmächtig und gütig Gott sei" u. s. w.

Tief begründet in der Zeitrichtung lag auch der mystisch religiöse Drang und Hang, wie er in den Profecias [2]) des Kolumbus zum Ausdrucke kommt. Es wird sich im weiteren Verlauf dieser einleitenden Worte noch Gelegenheit finden, auf diese Charakter- und Gemüthseigenthümlichkeit des grossen Entdeckers zurückzukommen.

Einen tief greifenden Einfluss äusserten auf die entzündliche Phantasie des Genuesers die Schilderungen der Reisen des Venetianers Marco Polo, wie wir das an einer andern Stelle hervorgehoben haben, allerdings mit der Ueberzeugung, dass er dieselben nur aus den Briefen Toscanelli's, nicht aber aus dem Werke selbst kannte. Die Folgerungen, welche er daraus zog, waren denn auch — wie ja bekannt — nicht zutreffend; auf einer Reihe von Irrthümern — wie Peschel hervorhebt — basirend, gelangte er zur Entdeckung einer neuen Welt, ohne es selbst zu ahnen. Die geschilderten Reichthümer, die Landesprodukte, die Kultur und das staatliche Leben in Kathai oder gar Zipangu [3]), die vorzüglichen.

[1]) Carriere, Philosophische Weltanschauung der Reformation, Bd. I, S. 116.

[2]) Libro de las Profecias.

[3]) Zipangu kannte Marco Polo nur aus den Schilderungen des Kubilai-Khan, nicht aus eigener Anschauung; aber diese Schilderungen sprechen von der Pracht des

durchaus getreuen Schilderungen des grossen Venetianers und ein Vergleich mit dem, was der Admiral auf Guanahani, Haiti u. s. w. fand, hätten ihn doch wohl überzeugen müssen, dass er sich in einem ganz anderen Theile der Erde befinde, den er — nach Westen segelnd — erreichte und für Zipangu oder Quinsay nahm, wobei es auch bei des Kolumbus anerkannter Begabung für Naturauffassung Wunder nehmen müsste, wäre ihm nicht der Unterschied im Klima eines Landes unter 40° Breite gegen ein Land in 20° Breite aufgefallen. Die Ansicht von Humboldt gewinnt durch diese Erwägungen sehr an innerer Wahrscheinlichkeit: Kolumbus kannte die Schilderung der Reise des Marco Polo nur ganz unbestimmt und aus aphoristischen, brieflichen Mittheilungen. Jedenfalls aber geht aus Allem die geistige Beziehung des grossen Genuesen zu Marco Polo, der 200 Jahre früher lebte, hervor, und dürfte es von Interesse sein, sich dessen zu erinnern, was ein geistvoller Geschichtschreiber, J. Ph. Fallmerayer, in seinen Kritischen Versuchen darüber sagt. Wir lesen dort:

„Beide gehören sie jenem Stamme der weissen Bevölkerung an, dem der Urheber der Dinge eine beneidenswerthe Summe physischer und geistiger Vorzüge verliehen hat. Gleichwie man in der französischen Staatsumwälzung und in Kant's neuer Richtung des deutschen philosophischen Gedankens — nach der Bemerkung eines geistreichen Mannes — nur den bestimmten Ausdruck dessen erkannte, was der Zeit längst im Sinn und auf den Lippen geschwebt, ebenso wirkten die geographischen Entdeckungen des Marco Polo und des Christoph Kolumbus gewissermassen wie ein elektrischer Schlag, der eine lose Menge Erfahrungen, Meinungen, Vermuthungen, Zweifel und Sehnsuchten ihrer Zeitgenossen stillte und den aufgestauten Wassern ihr Tempe öffnete. Marco Polo's Entdeckung der völlig unbekannten östlichen Welt ging der Auffindung der westlichen Hemisphäre und den grossen Bewegungen der Spanier und Portugiesen des 15. Jahrhunderts, wie der keimreiche Gedanke der That voran" [1]).

Es ist kaum möglich, die kulturgeschichtliche That des Kolumbus treffender zu bezeichnen, wie es in Fallmerayer's Worten geschieht; es wird auch der wesentliche Unterschied daraus erkennbar, welcher zwischen den in unserer Zeit so oft herangezogenen Fahrten der Normannen nach dem

Landes, dem Kulturzustande und dem Kriegsheere des Königs von Japan. (Bürck, Die Reisen des Marco Polo im 13. Jahrhundert, S. 505.)

[1]) Kritische Versuche von J. Ph. Fallmerayer in den von G. M. Thomas herausgegebenen gesammelten Werken, Bd. III, S. 81.

nordwestlichen Theile des Atlantischen Oceans und den Entdeckungsfahrten der Spanier und Portugiesen besteht: Jene veranlasste der Zufall, diese waren das Werk der Absicht. Dort waren es kühne Abenteurer, die, vom Sturm verschlagen oder dem Fluge der Falken folgend, neue Länder fanden, von denen sie vorher weder einen Begriff, noch eine Ahnung hatten. Hier gesellten sich nautische und geographische Kenntnisse zu dem ausdauernden Muth; man hatte eine Vorstellung von dem, was man suchte [1]).

Im Vorstehenden habe ich versucht, die Geistesrichtung des Zeitalters vor den grossen Entdeckungen — wenn auch nur in flüchtigen Umrissen — zu entwerfen und das Unternehmen des Kolumbus dem Wesen und Werthe nach zu charakterisiren. Nun dürfte es sich empfehlen, nur mit wenigen Strichen das Bild des grossen Mannes — wie es uns in solcher Zeit und vor die Lösung eines solchen Problems gestellt erscheint — zu entwerfen. Es ist zu allen Zeiten, zumal aber in den letzten Decennien so Vieles über den Menschen Kolumbus, seinen Charakter, sein Wissen und Können geschrieben worden, dass es schwer fallen dürfte, irgend etwas herbeizubringen, was neues Licht auf diese Heldengestalt unter den Entdeckern zu werfen geeignet wäre. Gepriesen von den Einen über alles Maass, als einer der kühnsten, edelsten und selbst gelehrtesten Menschen, von Anderen über alles Maass herabgesetzt in seiner moralischen, seemännischen und Gelehrten-Erscheinung, schwankt sein Bild in der That in der Geschichte auch heute noch recht erheblich. Und doch scheint uns zum richtigen Urtheile ein sicherer Schlüssel geboten: ausgestattet mit einer glühenden, von religiöser Ueberzeugung nach einer festen Richtung geleiteten Phantasie, mit einem warmen Empfinden, mit hohen Charakter- und Geistesanlagen, drang dieser Heros in der Geschichte der Menschheit kühn, klar und unentwegt durch die Doktrinen und die Vorurtheile von Jahrtausenden nach dem in nebelhafter Ferne liegenden Ziele seiner Pläne durch. Zahlreich sind seine Tugenden, zahlreich auch die Schwächen seines Charakters und seiner Erscheinung in der Geschichte; sein Wirken, seine Triumphe und auch seine Leiden kann man nur verstehen und würdigen unter dem Lichte dieser, sich theilweise widerstreitenden Elemente seines Wesens. Seine scholastische Bildung war nur eine mangelhafte und erst in vorgeschrittenem Lebensalter — nach 23jährigem Dienst zur See — erworben und trägt, sofern sie aus seinen Worten, seinen Briefen und den Biographien uns entgegen-

[1]) Apelt, Die Entdeckung Amerika's, Abhandlungen der Fries'schen Schule, 2. Heft, III, S. 61.

tritt, durchaus diesen Charakter, wesshalb es denn auch als ein Fehlgriff zu bezeichnen ist, wenn man Kolumbus, den Gelehrten, zu feiern sich bestrebt hat. Dagegen muss der Vorurtheilslose dem kühnen ligurischen Seefahrer zuerkennen, dass er voll und ganz dem schwierigsten Theile der Aufgabe, die er sich gestellt, gewachsen war; als jenen schwierigsten Theil erachten wir die Konzeption des Gedankens an sich und die praktische Durchführung desselben. Keine Argumente, wie wohl begründet dieselben auch waren — denn wir stehen nicht auf dem Standpunkte Jener, die da annehmen, dass nur die albernen Einwürfe, von welchen uns die Bernaldez-Las Casas'sche Legende von der Junta in Salamanca berichtet, ihm entgegengehalten wurden — konnten ihn von dem einmal betretenen Pfade ablenken; seine religiöse Ueberzeugung trug ihn über alle Schwierigkeiten hinweg, liess ihn andererseits auch in die Schwächen verfallen, welche v. Humboldt durch das herannahende Greisenalter erklären zu müssen glaubte, indem er das Alter des Kolumbus um 10 Jahre zu hoch annahm. Der Geist, der in den Profecias zum Ausdrucke kommt, ist schon in jungen Jahren der Kern des inneren Lebens des grossen Mannes gewesen: er glaubte an seine göttliche Sendung.

Die herben Erfahrungen und seelischen Leiden, die sein Leben erfüllten, entsprangen aus den Stärken wie aus den Schwächen seines Charakters. Nicht das, was er auf dem Pfade des Ruhmes zu erdulden hatte, ist Geistern seiner Art des Schmerzes und der Trübsal werth. Auf seine kolossalen Erfolge, wo er sich des Genusses derselben hätte erfreuen[1]) können, folgt der Undank der Welt. Auch hier können wir zur Kennzeichnung der Verhältnisse nur wieder eine Parallele zwischen Marco Polo und Kolumbus in Fallmerayer's Werken anführen:

„Beide Heroen wurden von ihren Zeitgenossen, wie herkömmlich, mit Undank belohnt; jedoch verfolgte und verwundete Neid und gekränkte Eitelkeit den Genueser Kolumbus noch weit empfindlicher und unversöhnlicher als den Venetianer Marco Polo, weil neue Gedanken, deren Wahrheit und praktischer Werth sich einfach leugnen oder wenigstens bezweifeln lassen, weniger beleidigen und erbittern, als kühne gelungene Thaten, deren Wirkungen sich Niemand erwehren kann."

Wenn man, von innerm Schmerz und Unmuth erfüllt, die Behandlung, welche die Zeitgenossen dem grossen Entdecker angedeihen liessen, ver-

[1]) v. Humboldt rechnet nur 6 Jahre, die Kolumbus in einigem Glücke verlebt habe, während H. Harrisse (Colomb devant l'histoire, S. 16) nur 5 Monate und 10 Tage der Popularität unserm Helden zutheilt.

urtheilt, so darf man dabei nicht unberücksichtigt lassen, dass Kolumbus die Organisation und Verwaltung neuer Staaten sich aufbürdete, für welche Aufgabe er nach Allem, was wir darüber wissen, nicht völlig geeignet war; daraus entsprang eine dichte Wolke von Schwierigkeiten, die sich über seinem Haupte zusammenballte und endlich entlud. Erwägen wir ferner, dass er den Versprechungen, Gold und Edelsteine in Hülle und Fülle herbeizuschaffen, von welchem Ueberflusse das heilige Grab dem Islam entrissen werden sollte, durchaus nicht gerecht werden konnte, so darf man sich nicht wundern, wenn Missstimmung, Misstrauen und Unmuth der Zeitgenossen gegen ihn sich erhoben haben und kaum ein Tadel laut wurde, als nach dem Tode seiner edlen Beschützerin, der Königin Isabella[1]), der nüchterne und berechnende König Ferdinand seine Hand ganz von dem einst so gefeierten Entdecker zurückzog.

Für die leidenschaftslose und vorurtheilsfreie Nachwelt sollte die Prüfung der Frage, ob Christoph Kolumbus die Riesenaufgabe, welche er sich gestellt, würdig und durchaus tüchtig unternommen hat, vor Abgabe eines Urtheils in erster Linie eine Pflicht sein. Der immerhin mit einem so gewagten Unternehmen verknüpfte Sinn der Abenteurerei wird dadurch mit Beziehung auf den wahren Werth des Entdeckers in hohem Grade abgeschwächt. Wir wissen heute, dass sich Christoph Kolumbus nach dem Maasse seiner Kräfte für die Lösung der Aufgabe vorbereitet habe, dass er über dieselbe hinaus sich mit Allem umgab, was den Erfolg zu sichern vermochte. Dabei darf nicht vergessen werden, dass er sich der Erfahrung des deutschen Seefahrers Martin Behaim und dessen Kenntniss in nautischer Ortsbestimmung im vollen Umfange bediente, dass er die Kalender und Ephemeriden des grossen deutschen Astronomen Johannes Müller, genannt Regiomontanus, bei seinen Fahrten über den Atlantischen Ocean nicht nur an Bord hatte, sondern auch Sorge dafür trug, dass die durch den die Lehren des Alterthums beherrschenden Regiomontan herausgegebenen Werke wenigstens theilweise der unter seinem Befehle stehenden Expedition zur Verfügung standen. Wer will es Kolumbus zum Vorwurfe machen, dass er selbst, der 46jährige Mann, nicht Alles vollkommen beherrschte, was auf die Durchführung seines riesenhaften Unternehmens Bezug hatte? Trug er nur Sorge dafür, dass die Summe der Kenntniss der damaligen Zeit dabei zur Geltung kommen konnte! Wir wissen, dass er in der Person des Juan de la Cosa und Martin Alonzo und Vincente Yañez Pinzon sich Kräfte ersten

[1]) Sie starb den 26. November 1504.

Ranges zur Seite genommen hatte. Wir haben schon hervorgehoben, dass ihm die besten nautisch wissenschaftlichen Hülfsmittel zur Verfügung standen, und fügen hinzu, dass die Schiffe, deren er sich zur Ueberfahrt bediente, nicht — wie so oft irriger Weise hervorgehoben wird — zerbrechliche Fahrzeuge, sondern seetüchtige und auch gut segelnde Schiffe waren, womit die kühne Fahrt mit Sicherheit unternommen werden durfte. In Allem erblicken wir den umsichtigen, kühn das grosse Unternehmen vorbereitenden und wagenden Seefahrer.

Es hat für uns etwas Erhebendes, wenn ein so grosser Gelehrter deutscher Nation, wie Alexander von Humboldt, in seinen Kritischen Untersuchungen, die er ausgesprochener Maassen dem Kolumbus widmet, eine so hohe Beweiskraft aufwendet, um den Werth seines Helden zu beleuchten, seine wissenschaftlichen Verdienste auf das richtige Maass zurückzuführen; es sollte dies allein genügen, den Zweifel an der Grösse des Mannes unmöglich zu machen.

Wenn wir nun nach diesen allgemeinen Betrachtungen zu dem Inhalte unserer Festschrift übergehen, so ist es in erster Linie die Arbeit des Herrn Professor Sophus Ruge, „Die Entdeckungsgeschichte der Neuen Welt“, welche unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt. Der Name des Verfassers ist auf dem Gebiete der Geschichte der Geographie allerorten so hoch in Ehren gehalten, dass es mir überflüssig erscheint, weitere Worte der Einführung hier auszusprechen. Eine kurze Darlegung des Inhalts der Abhandlung nach ihren verschiedenen Abschnitten genügt auch hier um so mehr, als ich in dieser Einleitung mannigfache Veranlassung nehmen konnte, mich darauf zu beziehen. Zunächst wird in einem Kapitel, „Die Weinlandfahrten“, Alles zusammengetragen, was über die frühere Entdeckungsgeschichte des amerikanischen Kontinentes bekannt ist, und zwar unter streng kritischer Benutzung aller Quellenwerke von der ältesten Zeit bis zur neuesten Gegenwart. Bei der noch immer viel bestrittenen Frage ist dies jedenfalls ein höchst dankenswerther Führer durch das Gewebe von Mythe und geschichtlicher Thatsache, worauf unsere Kenntniss über diesen Gegenstand beruht. Das Zeitalter der Entdeckungen findet — wie es in der Natur der Sache begründet liegt — die eingehendste Behandlung. Die italienischen Seekarten und nautischen Kenntnisse werden im Allgemeinen berührt, während der Forschungsthätigkeit in Ostasien — Allen voran — Marco Polo's gedacht wird. Der portugiesische Prinz Heinrich, dem die Geschichte den Ehrentitel des Seefahrers verlieh, obwohl er nie selbst eine Entdeckungsreise unternommen oder geleitet hat, findet eingehendste Würdigung, und werden — an der Hand der durch ihn erzielten

Erfolge — die Reisen der Portugiesen längs der Westküste Afrika's geschildert. Diese Erfolge waren nicht erheblich genug, wie tief sie auch eingriffen auf die Entwickelung nautischer Erfahrung, um vor Entmuthigung zu bewahren. Zu rechter Zeit trat der Florentiner Arzt Toscanelli mit seiner Karte des Weltmeeres auf und gab den Anstoss zu dem Plane einer See-Expedition nach Westen hin, welcher, um zur Durchführung gelangen zu können, eines Kolumbus bedurfte. Diesem grossen Manne ist das Kapitel III gewidmet. Seine Abstammung, sein Lebensgang von früher Jugend, seine seemännische Ausbildung und Erfahrung, seine in späteren Jahren erworbene Bildung in geographischen und kosmographischen Dingen, seine Beziehungen zu hervorragenden Männern seiner Zeit — darunter vor Allen zu Toscanelli und Martin Behaim — werden uns gründlich vor Augen geführt und beleuchtet. In durchsichtiger Weise werden seine Bestrebungen zuerst am portugiesischen und sodann am spanischen Hofe zur Durchführung seiner Pläne erörtert, der Schwierigkeiten, die der begeisterte Mann zu überwinden hatte, gedacht. Ueber die Entdeckungsfahrten des Christoph Kolumbus, über die Erfolge derselben erfahren wir das Wesentlichste, sowie wir auch mit den Schicksalen und dem Lebensende des grossen Entdeckers bekannt gemacht werden. Es ist auch schon in diesem Theile nothwendig erschienen, der Reisen des Amerigo Vespucci zu gedenken, welcher seitens des Herrn Professors Ruge eine etwas strenge Beurtheilung erfährt — mit welcher Berechtigung, wird uns durch die Ausführungen dieses Theiles der Abhandlung klar gemacht.

Amerigo Vespucci beginnt die Reihe der sogenannten kleinen Entdecker, unter welchen Vincente Yañez Pinzon, Cabral, Juan Diaz de Solis u. A. erscheinen, während unser Interesse in hohem Maasse in Anspruch genommen wird durch das folgende Kapitel, welches der ersten Entdeckung von Nordamerika gewidmet ist. Der Genuese Giovanni Caboto (John Cabot), welcher 1497 zuerst den amerikanischen Kontinent besuchte, nimmt hier die erste Stelle ein. Gaspar und Miquel Cortereal's Reisen zur Entdeckung des amerikanischen Kontinentes werden geschildert und schliesslich der Entdeckung Florida's durch Juan Ponce gedacht und beständig die Erweiterung kartographischer Kenntnisse erörtert.

Der in wahrhaft grossartiger Weise sich vollziehenden Entschleierung der Gestaltung der amerikanischen Ländermassen, die man um das Jahr 1513 als einen selbständigen, von Asien gänzlich getrennten Kontinent zu erkennen und aufzufassen begann, ist in der Ruge'schen Arbeit eine

lichtvolle Besprechung gewidmet. Die früher etwas geheimnissvolle, allerdings schon durch die Studien von Humboldt's in ein bestimmteres Licht gebrachte Persönlichkeit des mit der Namengebung der neuen Länder hervorragend verknüpften Waldseemüller erfährt eine gründliche Würdigung, woran sich die Besprechung der Verdienste des Vasco Nuñez Balboa als Entdecker der Südsee reihte. Der Autor des werthvollen „Opusculum geographicum" [1]) und Herausgeber der nachgelassenen Werke des Regiomontan, Johannes Schöner, dessen Leistungen auf dem Gebiete der Kartographie und Globenkonstruktion werden hervorgehoben, sowie den Verdiensten Juan Diaz de Solis um die Erforschung Brasiliens und des La-Plata-Stromes jede Anerkennung gezollt. Aber vor Allem leuchtet nun — nach Kolumbus die bedeutendste Persönlichkeit in der spanischen Entdeckung — Ferdinand Magalhaẽs als Stern erster Grösse. Seine Weltumsegelung in westlicher Richtung und durch die nach ihm benannte Strasse erweiterte den Gesichtskreis der Kosmographen des 16. Jahrhunderts in einem kaum dagewesenen Grade. Kein bedeutender Zug der Erforschung und leider auch der Eroberung und Unterdrückung kultivirter Staaten fehlt in dem Gemälde, welches uns Ruge entrollt. Ein Gleiches gilt von dem Abschnitte, der der Erforschung der Umrisse Nordamerika's gewidmet ist. Wir begegnen hier den Namen eines Ferdinand Cortez, Francisco Vasquez de Coronado, Giovanni Verrazzano, Jacques Cartier bis auf Hudson, Baffin und James Cook.

Eines der ruhmreichsten Kapitel deutscher Wissenschaft, die deutsche Kartographie zu Zeiten von Walther Lud, Matthias Ringmann, Martin Waldseemüller und Gregor Reisch ist durch Ruge's Arbeit in unserer Festschrift in einer Weise beleuchtet worden, wie durchsichtiger und gründlicher nie zuvor, und so auch namentlich die Thätigkeit der Nürnberger Schule. Dieses Kapitel schliesst mit einer Besprechung der Verdienste des Reformators der Kartographie, Gerhard Mercator, und mit der Erwähnung der verdienstvollen Arbeiten des Ortelius auf diesem Gebiete.

Den Schluss der Abhandlung, welche der Entdeckungs-Geschichte Amerika's gewidmet ist, bildet eine Beleuchtung der hohen Bedeutung, welche wir in der Entwickelung, sowohl der eigentlichen Entdeckung Amerika's, sowie auch der kosmographischen und kartographischen darauf Bezug habenden Arbeiten, den deutschen Buchdruckern, zuzuerkennen

[1]) Wenn wir auch mit von Humboldt (in seinen Untersuchungen) des Regiomontan 60 Jahre früher geschriebene Zweifel an dem Umlauf der Erde um die Sonne, deren Schöner darin (1533) erwähnt, bedauern.

haben. Ich werde an einer anderen Stelle noch darauf zurückkommen, und möchte nur jetzt schon die Verdienste betonen, welche sich die Buchdrucker unseres Vaterlandes durch die Herausgabe der Werke des Ptolemäus erworben haben.

In nahem Zusammenhange mit dem in der Ruge'schen Arbeit behandelten Gegenstande steht die Abhandlung des Herrn Direktor Eugen Gelcich, „Die Instrumente und die wissenschaftlichen Hülfsmittel der Nautik zur Zeit der grossen Länder-Entdeckung". Der Verfasser der Studien über die Entwickelungsgeschichte der Schiffahrt[1]) behandelt in eingehender Weise diesen, für ein Verständniss der Entdeckungs-Geschichte zur Zeit des Kolumbus wichtigen Gegenstand in eingehendster Weise, wobei die auch vom Auslande anerkannten hohen Verdienste deutscher Wissenschaft auf diesem Gebiete in fachmännisch gediegener Weise gebührend gewürdigt werden. Es kann nicht die Aufgabe dieser Einleitung sein, auf den Inhalt dieser Abhandlung des Näheren einzugehen. Mag es genügen, hervorzuheben, dass Direktor Gelcich in einigen wesentlichen Punkten durch seine neuerlichen Forschungen unsere Kenntnisse über die nautischen Hülfsmittel jener Zeit bereichert und bisherige irrige Auffassungen zerstreut hat. Es bezieht sich dies insbesondere auf die Erfindung des Jakobsstabes durch Regiomontan und die Einführung desselben in der portugiesischen Marine durch Martin Behaim, welche bekanntlich durch einen der bedeutendsten deutschen Forscher auf diesem Gebiete, Dr. A. Breusing[2]), behauptet worden sind. Den nautischen Ephemeriden und der damit in Zusammenhang stehenden Lösung der Behaim-Frage wendet der Verfasser in der Behandlung eine besondere Sorgfalt zu und fasst das Resultat in dem Satze zusammen: „Dadurch, dass Martin Behaim den Portugiesen die Tafeln von Regiomontan in Händen gab, erwarb er sich so grosse Verdienste, dass sie allein einer hohen Auszeichnung[3]) würdig waren". Zur näheren Begründung dieses Ausspruches beleuchtet Direktor Gelcich in meisterhafter Weise die Mängel der Alphonsinischen Tafeln, welche vorher und bis zur Konferenz der nautischen Autoritäten

[1]) Studien über die Entwickelungs-Geschichte der Schiffahrt mit besonderer Berücksichtigung der nautischen Wissenschaften u. s. w. von Eugen Gelcich, Laibach, 1882.

[2]) Die nautischen Instrumente bis zur Erfindung des Spiegelsextanten. Den Mitgliedern der Abtheilungen für Mathematik und Astronomie, Physik und Geographie gewidmet von Dr. A. Breusing, Bremen, 1890.

[3]) Es bezieht sich dies auf eine Auszeichnung, welche Martin Behaim wegen der Einführung des Jakobsstabes in die portugiesische Marine zu Theil geworden sein soll.

in Lissabon in Gebrauch waren, und weist nach, dass für die Lösung gewisser Probleme dieselben theils zu umständlich, ungenau und sogar ungenügend waren.

In einem Anhange zu dieser Arbeit des Herrn Direktor Gelcich werden die Resultate neuester Forschung über die Alphonsinischen Tafeln erörtert, gegen etwa entstehende irrige Auffassung seiner Ausführungen Verwahrung eingelegt und auf's Neue die Bedeutung der Regiomontanischen Arbeiten in das richtige Licht gesetzt.

Da wir an einer anderen Stelle dieser Einleitung auf einzelne Punkte dieser Abhandlung zurückzukommen haben werden, und insonderheit der Bedeutung des Königsberger Astronomen eine Besprechung zu widmen gedenken, so mag es bei diesen wenigen Bemerkungen über die Arbeit Gelcich's sein Bewenden haben.

Es erschien wichtig und im vaterländischen Interesse geboten, eine möglichst knapp gefasste Geschichte der Handels-Verhältnisse zwischen Amerika, dem neu aufblühenden Staaten-Komplexe, und der vornehmsten deutschen Handelsstadt, der alten Hansestadt Hamburg, zu geben, welcher dankbaren, aber auch schwierigen Aufgabe sich der Bibliothekar der hiesigen Kommerz-Bibliothek, Herr Dr. E. Baasch, unterzog. Zunächst ersehen wir, was im weiteren Verlaufe dieser einleitenden Bemerkungen noch näher berührt werden wird, dass die Hansa vergleichsweise spät erst in den Wettbewerb mit Amerika eintrat. An der Hand der Arbeit des Herrn Dr. Baasch erkennen wir, wie sich im Laufe der Zeit die Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika entwickelten und schliesslich zur heutigen Bedeutung gestalteten. Dr. Baasch beginnt seine wichtigen Darlegungen mit der Bemerkung: „Länger als der Seehandel der meisten andern grossen seefahrenden Nationen ist derjenige Deutschlands nahezu ausschliesslich auf die Fahrt in den europäischen Gewässern beschränkt gewesen. Die Islandfahrt der Hansestädter war lange Zeit ihre weiteste und gefährlichste Seereise, die mehr als eine blosse Küstenfahrt war.“ Des Autors gründliche Arbeit[1]) belehrt uns darüber, wie lange Zeit die Aufmerksamkeit der Handelskreise durch dieselbe in Anspruch genommen war, und zwar in einem Maasse, dass die Anregung, welche durch die neu entdeckten Länder die Handels- und politische Welt erhielt, ziemlich spurlos an den damaligen nordländischen Handelsbeziehungen vorüberging. Es kann das gewiss nur bedauert werden, wenn auch durch die politische und kommerzielle Lage der Hansa, den

[1]) Forschungen zur Hamburgischen Handelsgeschichte. I. Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert. Hamburg, 1889.

Herabgang derselben und durch die Unklarheit in der Leitung der Angelegenheiten des einstens so mächtigen Bundes ein genügender Erklärungsgrund gegeben scheint. Durch Heinrich Rantzau werden wir unterrichtet, dass Hamburger erst gegen das Ende des 16. Jahrhunderts nach Indien, d. h. nach Amerika zu gehen begannen, und zwar scheint sich aus Quellenstudien zu ergeben, dass damals schon der Verkehr mit Brasilien, welcher sich in der Reihe der Jahre zu einer solch hohen Blüthe entwickelte, angeknüpft worden ist. Wir erhalten sodann einen Ueberblick über die Gestaltung der Handels- und Schiffahrts-Beziehungen mit der neuen Welt während des 17. Jahrhunderts, woraus hervorgeht, dass zu Ende desselben Hamburger Kaufleute bemüht waren, sich an den Kolonisations-Bestrebungen der Schotten in Darien betheiligen zu können; allerdings ohne Erfolg, weil die Eifersucht der grossen Seemächte, die Schwäche der kleinen Seestaaten benutzend, dieselben niederdrückte. Es ist ein interessantes Bild, das vor uns entrollt wird, indem der nun erwachte Sinn des Hamburger Handelsstandes bemüht ist, die Bezugsquellen für verschiedene Waaren, für Zucker, Tabak, Brasilpfeffer in den Jahren von 1765 bis 1785 auszubeuten, zu welchem später noch Farbehölzer, Indigo, Reis und endlich Kaffee im Laufe desselben Jahrhunderts hinzutraten. Die von Dr. Baasch in Angriff genommene Bearbeitung der in grosser Zahl in den Hamburger Handels-Archiven vorhandenen Schiffsbücher bietet reichen Stoff für den Ausbau einer Handelsgeschichte. Lehrreich im hohen Grade ist die Entwickelung der Hamburg-amerikanischen Handelsbeziehungen während des 18. Jahrhunderts, da wir in dem Theile des Werkes, welcher dieser Entwickelung gewidmet ist, einen Einblick erhalten in die verschiedenen Stadien, über das Auf- und Abgehen der Handels-Konjunkturen durch die vielfachen Kriege in Europa, namentlich aber durch den Unabhängigkeitskrieg (1775 bis 1783), welcher zur Gründung der Vereinigten Staaten führte.

Nach der Unabhängigkeits-Erklärung der Vereinigten Staaten hatte der Hamburg-amerikanische Handel sehr durch die Ungunst der Verhältnisse zu leiden, was noch in erhöhtem Maasse — wenn möglich — von der Zeit nach 1800 und als die Napoleonischen Kriege Europa erschütterten, gesagt werden kann. Es ist nur nöthig, an die Krisis vom Jahre 1799 bis 1801 zu erinnern, um sich die ausserordentlichen Schwierigkeiten zu vergegenwärtigen, gegen welche der Handel in jener Epoche anzukämpfen hatte. Zeitweise (1808) verschwand die amerikanische Flagge vom Ocean, und an eine direkte amerikanische Zufuhr war in Hamburg nicht mehr zu denken. Wie sich unter dem französischen

Kaiserreiche die Verhältnisse entwickelten, bedarf in dieser flüchtigen Analyse der Abhandlung des Dr. Baasch einer besonderen Beleuchtung nicht. Kaum war diese Zeit vorüber, so drohten Hamburgs Beziehungen zu Amerika durch die Reciprocitätsakten vom Jahre 1815 bis 1819 erhebliche Gefahren. In die Gestaltung des Hamburg-nordamerikanischen Handels um das Jahr 1827 erhalten wir einen Einblick durch den Fortgang der Verhandlungen in Washington, welche schliesslich zu dem Handelsvertrag von 1827 führten. Es ist ein besonderes Verdienst dieser Arbeit, dass in derselben eine Abwägung der Vortheile und Nachtheile, wie sie in den einzelnen Artikeln des Handels-Vertrages begründet liegen, gegeben und gezeigt wird, welchen Eindruck der Abschluss desselben in den Hansestädten hervorbrachte. Man war bestrebt zu vermeiden, dass durch Stellungnahme gegen minder günstige Stipulationen in einzelnen Zweigen des Verkehrs die an und für sich in den Vereinigten Staaten dem Vertrage ungünstige Stimmung eine Benachtheiligung der Hamburger, oder allgemein der hanseatischen Interessen herbeiführe.

Weiterhin wird uns klar, wie sich die Hamburgischen Beziehungen im Laufe der Zeit mit der Republik Texas entwickelten, und wie die spanisch-amerikanischen Kolonien in Beziehung zu unserer Hansestadt traten. Die Republiken Mexiko, Kolumbien, Venezuela und Neu-Granada, Hayti und San Domingo gelangen nun in lebhaften Verkehr bis zur Mitte des Jahrhunderts, während eine ganz besondere Beachtung dem Handel mit Brasilien zur Zeit vor dem Handelsvertrag von 1827, sowie nach demselben gewidmet wird. Wie sich nach der kurzen Zeit der Gültigkeit desselben die Verhältnisse späterhin gestalten, wird uns durch die weiteren Ausführungen dargelegt.

Die ersten Versuche Hamburgs, mit der Westküste Südamerika's Handelsbeziehungen anzuknüpfen, waren nichts weniger als erfolgreich gewesen. In den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts wurden dann weitere Unternehmungen — namentlich nach Peru — gewagt[1]), die sich im Laufe der nächsten Decennien zu voller Blüthe entwickelten.

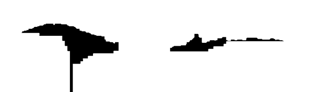
Von hohem Interesse ist das Kapitel VI, welches die Gründung und Entwickelung regelmässiger Schiffahrts-Verbindungen Hamburgs mit Amerika bis zur Schwelle der Gegenwart behandelt. In lichtvoller Weise wird uns erläutert, wie sich die Verbindungen mit Nordamerika, Westindien, Mexiko, Central-Amerika, Brasilien und La Plata und mit der amerikanischen Westküste aus kleinen Anfängen zur Blüthe und Grösse der Gegenwart entwickelten, während in einem Anhange zum Ganzen die

[1]) S. 193 dieser Abhandlung.

Anfänge der Hamburg-amerikanischen Post dargelegt werden. Der Verfasser schliesst seine von dem Hamburgischen und deutsch-nationalen Standpunkte beleuchtete wichtige Darstellung, indem er den Umstand hervorhebt, dass diese Post-Verbindung Deutschlands mit Amerika, welche 1800 in das Geleise einer regelmässig funktionirenden Einrichtung geleitet wurde, die erste rein maritime war, die zwischen einem deutschen Hafen direkt über den Ocean nach der Neuen Welt ging.

In den Arbeiten der Herren Ruge und Gelcich in diesem Werke ist Alles, was über die Verdienste der deutschen Kartographie und der deutschen nautischen Wissenschaft zur Zeit der grossen Entdeckungen zu sagen wäre, bereits eingehend erörtert worden; ich werde daher darauf des Näheren an dieser Stelle nicht zurückkommen. Allein die Thatsache, dass Regiomontanus in Nürnberg in dem Jahre 1471 mit Hülfe seines Schülers Walter eine Druckerei errichtete, in welcher mathematische, astronomische und Kalenderwerke, sowie nautische Tafeln gedruckt wurden, die vor der Entdeckung, jedenfalls in den darauffolgenden nächsten Decennien eine rasche Verbreitung fanden, muss nothwendiger Weise auf die Entwickelung der nautischen Wissenschaften einen bestimmenden Einfluss geäussert haben und verdient daher, noch etwas näher besprochen zu werden. Es wurde bei der Besprechung der Abhandlung des Herrn Gelcich darauf hingewiesen, dass der Nürnberger Patricier und Seefahrer Martin Behaim, der ein Schüler Regiomontan's war, die durch Letzteren erzielten Korrekturen und Erweiterungen der Ephemeriden in Portugal einführte. Dass Behaim, welcher im Jahre 1479 nach Lissabon kam, gedruckte Exemplare der Tafeln des Königsberger Astronomen, welche schon 4 Jahre früher hergestellt waren, mit sich nahm, darf wohl ebenso gut als feststehend angenommen werden. Da nun Behaim einer Kommission, Junta de mathematicos, angehörte, welche auf Befehl Königs Johann II. sich mit der Frage der Verbesserung nautischer Hülfsmittel zu beschäftigen hatte, und im Jahre 1481 in Thätigkeit war, so lässt sich mit Sicherheit annehmen, dass Christoph Kolumbus, welcher zwischen 1481 und 1483 dem Könige seinen Plan der Entdeckung Indiens vorlegte, mit Martin Behaim bekannt und von ihm über des Regiomontan's Tafeln unterrichtet wurde[1]). Es scheint diese Annahme um so fester begründet, als Kolumbus bei Herrera den Martin Behaim seinen Freund nennt und sich dem spanischen Hofe gegenüber auf die

[1]) Martin Behaim, Ghillany, S. 53; v. Humboldt, Kritische Untersuchungen, Bd. I, S. 231.



Beistimmung dieser Autorität beruft. Bekanntlich ging Behaim im Jahre 1484, 1485 und 1486 mit Diogo Cão zu Schiffe auf zwei Reisen nach der Westküste von Afrika; Kolumbus begiebt sich nach Spanien am Ende des Jahres 1484, um dort seine Plane zu betreiben. Es dürfte dies genügen, um den Einfluss, welchen Martin Behaim — und damit sein Lehrer Regiomontan — auf Kolumbus, seine Plane und die nautischen Hülfsmittel ausgeübt hat, zu erweisen.

Es ist wohl hier am Orte, etwas näher auf die Verdienste des fränkischen Gelehrten um die Wissenschaft einzugehen, weil dadurch die Bedeutung des Einflusses, welchen deutsche Wissenschaft auf die Nautik ausübte, in das volle Licht gesetzt wird. Die Abhandlung des Herrn Direktor Gelcich in unserer Festschrift enthält Alles, was von fachmännischer Seite für die Beweisführung herbeigebracht werden kann, und gestatte ich mir nur noch, Einiges über Regiomontan, sein Leben und Wirken, hier einzuflechten. Derselbe wurde in dem kleinen Städtchen Königsberg in Franken am 6. Juni 1436 geboren und kam im fünfzehnten Lebensjahre nach Wien und studirte die mathematischen Wissenschaften daselbst unter dem damals bedeutendsten Mathematiker Deutschlands, Georg Peurbach oder Purbach. Durch den gelehrten und in der griechischen Sprache bewanderten Kardinal Bessarion wurde der junge Gelehrte im Jahre 1460 veranlasst, nach Italien zu gehen, um über die klassische Literatur des Alterthums gründliche Studien zu machen. Nach siebenjährigem Aufenthalte kehrte Regiomontan im Jahre 1468 nach Deutschland zurück und übernahm in Wien den Lehrstuhl für Mathematik, der unterdessen durch den Tod Peurbach's erledigt worden war. Nach einer zweijährigen Thätigkeit in Ungarn, wohin ihn König Matthias Corvinus, der den mathematischen Studien sehr zugethan war, gerufen hatte, folgte er — ein festes Ziel im Auge — jener Richtung, die ihn uns mit Beziehung auf die Erweiterung maritimer Kenntnisse und Hülfsmittel in so hohem Maasse schätzen lässt. Reich an wissenschaftlicher Erfahrung, mit Handschriften und literarischen Schätzen ausgestattet, bereits in hohen wissenschaftlichen Ehren gehalten, zog Regiomontanus in der alten Reichsstadt Nürnberg, das damals in Kunst und Wissenschaft in höchster Blüthe stand, im Jahre 1471 zu einem segensreichen Wirken ein. Es wurde damals durch seinen Freund Johann Werner eine Sternwarte eingerichtet und mit Unterstützung seines Schülers Bernhard Walter eine Buchdruckerei und eine Werkstätte für die Anfertigung astronomischer und nautischer Werkzeuge. Die Thätigkeit, welche Regiomontan in den Jahren 1471—1475 in Nürnberg entfaltete, war dergestalt, dass man

wohl behaupten kann, es sei dies zu keiner Zeit von ein und demselben Manne mit gleichem Erfolge auf den verschiedensten Gebieten geschehen. Zunächst wurden Kalender und Ephemeriden nach neuen Grundsätzen[1]) berechnet und auch durch Druck vervielfältigt. Ein Studium der betreffenden Theile der Abhandlung von Gelcich belehrt uns, worin die Vorzüge der neuen Tafeln bestanden. Sodann wurde an der Vervollkommnung der Instrumente für die Nautik[2]) gearbeitet und deren Werth durch stete Beobachtungen erprobt. Zahlreiche Bearbeitungen und Uebersetzungen der Schriften des klassischen Alterthums verdanken dieser Epoche der Thätigkeit des grossen Gelehrten ihre Entstehung und theilweise Drucklegung. In letzterer Hinsicht beschäftigte den rastlosen Mann der Almagest von Ptolemäus und Theon, wobei er in scharf-kritischer Weise die Arbeiten des einflussreichen Georg von Trapezunt behandelte. Was uns bei allen diesen Arbeiten besonders mit Bewunderung erfüllt, ist das Ineinandergreifen derselben, gleichsam um einem gemeinsamen grossen Ziele zugeführt zu werden, als welches uns in der That die Reformation der Astronomie, der nautischen Wissenschaften und der Kosmographie erscheint. Allenthalben erkennen wir die Fundamente des gewaltigen Baues, der schliesslich mit aller Macht zu einem Vorwärtsdrängen und Erweitern menschlicher Kenntniss führen musste. Die Ephemeriden Regiomontan's wurden auf 32 Jahre im voraus, von 1475 bis 1506, berechnet und gedruckt und sollen nach Ziegler[3]) an Bord der „Santa Maria" des Kolumbus gewesen sein[4]). Es wurden Astrolabien nach verbesserten Grundsätzen konstruirt und angefertigt, so dass sie auch an Bord gebraucht werden konnten. Von einzelnen Forschern wird wohl auch behauptet, dass Johannes Müller die Buchdruckerkunst als solche nicht unwesentlich verbessert hätte. Es kann dies jedoch nicht nachgewiesen werden, vielmehr geht aus von der Linde's Geschichte der Erfindung der Buchdruckerkunst hervor, dass dies unbegründet ist[5]). Wir

---

[1]) Alex. v. Humboldt, Kritische Untersuchungen, Bd. I, S. 232 ff.

[2]) Besonders das von ihm verbesserte Astrolabium aus dem Jahre 1468 und das Meteoroskop. Siehe darüber die eingehende Abhandlung Ghillany's Martin Behaim. S. 37 u. ff.

[3]) Regiomontanus (Joh. Müller aus Königsberg in Franken), ein geistiger Vorläufer des Kolumbus. Dresden 1874.

[4]) Nach Alexander v. Humboldt wurden an Bord der Santa Maria die Ephemeriden des Regiomontan bei den Berechnungen zu Grunde gelegt. Kritische Untersuchungen, Bd. I, S. 541.

[5]) Es heisst in diesem Werke, Bd. I, S. 15: „Diese von dem Mathematiker Paulus Pater in Danzig (1710) ausgehende Behauptung beruht auf einem Missverständnisse; es wurde dieser Anspruch ursprünglich von Ramus und Zwinge (Theatrum humanae vitae, Basiliae 1587) erhoben.

werden später noch auf den Einfluss der Buchdruckerkunst zurückkommen und erwähnen nur, dass die Nürnberger Inkunabeln aus jener Zeit, wie sie in zahlreichen Bibliotheken und so auch in dem Germanischen Museum in Nürnberg aufbewahrt sich befinden, zweifellos zu dem Bedeutsamsten gehören, was die Wissenschaft aus der Neige des Mittelalters überkommen hat.

Wir können es nur bedauern, dass Regiomontan diese segensreiche Thätigkeit unterbrach, um — einer Berufung von Seiten des Papstes Sixtus IV. folgend — sich nach Rom zu begeben. Dort nahm er die grossen Arbeiten, zu welchen er vor allen anderen Fachgenossen der damaligen Zeit ausersehen war, auf, die sich auf die Umgestaltung des Kalenders bezogen und die erst hundert Jahre später durch den Papst Gregor XIII. (1582) durchgeführt worden sind. Regiomontan verliess Ende Juli 1475 Nürnberg und starb im Juli des darauf folgenden Jahres in Folge der Pest in Rom[1]). Der Verlust dieses Mannes, der, aus kleinen Verhältnissen hervorgegangen, vom Papste, obgleich er nie Theologie studirte, zum Bischof von Regensburg ernannt worden ist, war für die astronomische und nautische Wissenschaft ein unersetzlicher. Nur durch seine Druckschriften von grosser Zahl, nur durch die Lehren, die er seinen Schülern und — Allen voran — Martin Behaim angedeihen liess, ist der Einfluss seines genialen Strebens auf die Entdeckung Amerika's über allen Zweifel erhoben worden, wie wir das in den vorhergehenden Ausführungen glauben dargelegt zu haben.

Das kleine Städtchen Königsberg in der Rhön hat sicherlich einen der grössten Gelehrten Deutschlands zur Welt gebracht. Dort erhebt sich ihm zu Ehren auf dem Marktplatze das Standbild Regiomontan's, beschattet von herrlichen Akazien und überragt von der altehrwürdigen Stiftskirche[2]) und dem alterthümlichen Rathhause. Sein Geburtshaus, geschmückt mit einer Gedenktafel, wird von den Bürgern in hohen Ehren gehalten und dient, nun in den Händen einer sinnigen Besitzerin, zum Aufbewahren der wenigen Reliquien, die von dem grossen Manne auf unsere Zeit herabgekommen sind[3]).

Es ist hier die Stelle, des Verdienstes zu gedenken, welches sich der

[1]) Er wurde im Pantheon des Agrippa mit allen Ehren bestattet (Ziegler).

[2]) Erbaut in den Jahren 1417—1437, also vollendet zur Zeit der Geburt Regiomontan's.

[3]) Königsberg wurde im Jahr 1632, als es von Tilly besetzt war, durch eine grosse Feuersbrunst zerstört, wobei viele der Dokumente, die sich auf Regiomontan bezogen, zu Grunde gingen (Mittheilungen des Herrn Sanitätsrath Dr. Solger-Königsberg).

in den thüringer Landen wegen seines segensreichen industriellen Wirkens hochverehrte Alexander Ziegler durch die Studien über Regiomontan, den Stolz der deutschen Nation, erworben hat. Das von Ziegler verfasste Werkchen[1]) giebt uns die Lebensumrisse, welchen wir im Vorstehenden gefolgt sind, ferner ein ins Einzelne gehendes Verzeichniss der in der Zeit von 1471—1475 gedruckten Schriften, sowie auch ein solches aller Schriften, die sich mit dem grossen Manne beschäftigt haben. Ziegler fasst darin seine Verdienste wie folgt zusammen.

„Regiomontanus nimmt nicht nur in der Geschichte der Astronomie, vielmehr noch in der Kulturgeschichte des deutschen Volkes überhaupt eine bedeutende Stelle ein. Werfen wir einen Gesammtblick auf das Leben und die Werke dieses seltenen Mannes, so erkennen wir, dass er als der alleinige Wiederhersteller der erhabensten und schwierigsten aller Wissenschaften, der Astronomie, und — mit seinem Schüler Martin Behaim — als zu den Vorläufern des Kolumbus und geistigen Entdeckern Amerika's gehörig zu preisen ist“ [2]).

Von Interesse ist in dem Ziegler'schen Werke die Zusammenstellung aller der bedeutenden Männer, welche zu den Zierden deutscher Kunst und Wissenschaft zählen und zur Zeit Regiomontan's in Nürnberg wirkten. Da finden wir Namen, wie Michael Wohlgemuth (Lehrer Albrecht Dürer's), Peter Vischer, Adam Kraft, Veit Stoss, Johann Werner, Sebald und Martin Behaim und — etwas später — Albrecht Dürer, Hans Sachs u. A. m. Die Bedeutung der fränkischen Stadt, sowie jene Augsburgs als Emporien des Handels und der Gewerbe für ganz Europa muss bekanntlich auf deren durch Jahrhunderte hindurch fest begründete Handelsverbindung mit den italienischen Republiken und Seestädten Genua und Venedig und damit auf den Handel nach dem Orient und über Central-Asien hinweg nach dem fernen Kathai zurückgeführt werden. Dass durch diese lang andauernde und weit verzweigte Verbindung ein auf grossem Wohlstand begründeter hoher Sinn entwickelt wurde, ist leicht begreiflich. Welche Früchte derselbe trug, mag durch das Beispiel, welches uns soeben be-

[1]) Regiomontanus (Joh. Müller aus Königsberg in Franken) ein geistiger Vorläufer des Kolumbus. Dresden 1874.

[2]) Wenn er auch für Regiomontan die Erfindung des Gradstockes oder Jakobsstabes in Anspruch nimmt, so folgt er darin Breusing; allein Gelcich hat in dem Abschnitt III seiner Abhandlung, S. 51 u. ff., in gleicher Weise Gallois, Chapitre III seines Werkes, S. 34 nachgewiesen, dass Regiomontan zwar den Jakobsstab benutzt, aber nicht erfunden, und zur weiteren Anwendung dem Martin Behaim empfohlen hat.

schäftigte, beleuchtet werden, sowie er auch durch die Unternehmungen nach fernen Erdtheilen, von denen wir vorhin sprachen, die im Herzen Deutschlands ihren Ausgang hatten, in der Geschichte des deutschen Volkes als nachahmungswerthes Beispiel glänzen wird.

Es wurde bei diesem Theile der Einleitung zu unserer Festschrift länger verweilt, weil wir wenigstens die Verdienste deutscher Wissenschaft hervorheben wollten, denen Angehörige fremder Nationen zur Ehre unseres Vaterlandes ganze Werke gewidmet haben, wenn es auch unsererseits nur geschähe, um auf dieselben aufmerksam zu machen. Wir meinen hier vor Allem das von der Bibliothèque de la Faculté des Lettres de Lyon herausgegebene verdienstvolle Werk Gallois'[1]) Les Géographes Allemands de la Renaissance, dessen grösster Theil durch die Besprechung der Werke Peurbach's, Regiomontan's, Martin Behaim's, der elsass-lothringischen und der Nürnberger Schule (école de Nuremberg) eingenommen wird. Diese dankenswerthe Veröffentlichung gereicht der gesammten geographisch-astronomischen Wissenschaft zum Nutzen und Deutschland zur Ehre. Wie sich die deutschen Kosmographen und Geographen in dem Jahrhundert nach der Entdeckung Amerika's der kartographischen Darstellung der neu aufgefundenen und erforschten Länder und Küstenstrecken bemächtigten, wird in diesen Werken eingehend dargelegt und findet auch in dem Abschnitte VIII der Abhandlung Ruge's[2]) in unserer Festschrift eine fachmännische gründliche Behandlung.

Wenn weder die Lehren des Ptolemäus (130 n. Chr. G.) im Almagest[3]), noch auch des gelehrten Toscanelli Studien über Umfang und Gestaltung der Erde — wie sie in seiner, dem Kolumbus bekannten Karte zu erkennen sind — den Erfolg der grossen Entdeckungsreise zu sichern vermochten, so waren es die Studien deutscher Gelehrten, die derselben eine feste und sicher zum Ziele führende Grundlage gaben. Des Regiomontan's Forschungen in der griechischen Literatur — namentlich das Studium des Aristoteles und Eratosthenes — waren bei den Toscanelli'schen Anschauungen über den Umfang und die Gestaltung der Erde offenbar unberücksichtigt geblieben, da sonst die gewaltigen Unterschiede in Länge, von welchen wir in der Arbeit Ruge's unterrichtet werden, unmöglich unentdeckt hätten bleiben können. Es tritt dies be-

[1]) L. Gallois, Les Géographes Allemands de la Renaissance, Tome XIII. Paris 1890.

[2]) VIII. Die deutschen Kosmographen, S. 96 u. ff.

[3]) Die ersten deutschen Ausgaben des Almagest wurden von dem Benediktinermönch Nikolaus Germanus (Donis, Hahn) 1482 und 1486 im Drucke herausgegeben.

sonders hervor, wenn man erwägt, dass gegen das Ende des 15. Jahrhunderts die Reisen des Venetianers Marco Polo[1]) über Land nach der Mongolei und von den Küsten Ostasiens um das Mittelreich vom Hafen Zaitun (Tseu-thung) durch das Strassengebiet nach dem Persischen Meerbusen, welche Ende des 13. Jahrhunderts statt hatten, genügend bekannt waren, um sich ein Urtheil über die hierbei in Frage kommenden Entfernungen und Erstreckungen der Länder zu bilden. Gewiss ist es richtig, was vielfach als Erklärung angeführt wird, dass bei Ueberlandreisen im Allgemeinen die zurückgelegten Distanzen zu gross angegeben werden, und andererseits, dass der berühmte Venetianer bei seinen Seereisen eines genauen Mittels der Abschätzung der zurückgelegten Wege entbehrte. Allein alles dieses kann nicht die enormen Differenzen in der Auffassung der Erstreckung des europäisch-asiatischen Kontinentes erklären, ebensowenig wie die Unterschiede in der Annahme der Einheitsmaasse, wenn man nicht annehmen will, dass die Erdmessungen des Eratosthenes und Posidonius und der Araber[2]) den leitenden Kosmographen zur Zeit vor der Entdeckung Amerika's wenn nicht unbekannt gewesen, so doch von denselben ausser Beachtung geblieben sind[3]).

Nach den flüchtigen Andeutungen, die wir einestheils über die Betheiligung deutschen Unternehmungsgeistes an den Errungenschaften, die mit der Entdeckung der Neuen Welt verknüpft waren, gaben, anderentheils über den maassgebenden Einfluss deutscher Wissenschaft im Vorstehenden berichteten, möge es gestattet sein, nur noch Einiges über die Literatur, die Kartographie und die Naturschilderung in Anknüpfung an das, was in der Arbeit Ruge's[4]) gesagt worden ist, zu erwähnen.

Zunächst ist es aus Veranlassung der Säkular-Feier wohl am Platze,

---

[1]) Washington Irving wie Navarrete behaupten, dass Kolumbus die Reisen Marco Polo's an Bord und gelesen hatte; Humboldt bezweifelt dies. Kritische Untersuchungen Bd. I, S. 541 und S. 555. „Kolumbus musste sich, trotz der durchaus praktischen Richtung seines Geistes, mit Beweisgründen waffnen, welche geeignet waren, den Plänen, über die er mit seinen Gegnern, den Professoren in Salamanca (!) zu streiten hatte, Eingang zu verschaffen . . . und dann wieder: er erwähnt nicht einmal jenen Brief des Toscanelli, durch welchen er die Namen Zaitun, Quinsay, Catai und Mango erfuhr, die aus dem Reisebericht des Marco Polo entlehnt, so häufig, obwohl stets verkehrt, in seinen Reisetagebüchern und Briefen an die katholischen Monarchen von ihm gebraucht worden sind."

[2]) Die Reisen des Venetianers Marco Polo im 13. Jahrhundert. Deutsch bearbeitet von August Bürck, mit Zusätzen und Verbesserungen von K. Fr. Neumann. Leipzig 1855. 36. u. 37. Kapitel.

[3]) Alex. v. Humboldt hat über diese wichtige Frage in den kritischen Untersuchungen die Resultate seiner eingehenden Forschungen niedergelegt, so u. a. Bd. I S. 461 und wieder in einer grösseren Anmerkung S. 546 u. ff.

[4]) Bd. I, No. 1, S. 120 u. ff. d. W.

alles dessen zu gedenken, was auf die Darstellung der geographischen Errungenschaften in Kartenwerken und Globen von Einfluss war, und hier ist es vor Allem für uns Deutsche eine Pflicht[1]), jener grossen Erfindung zu gedenken, welche es allein ermöglichte, Kosmographien, und kartographische Werke im Drucke zu vervielfältigen, und deutschem Boden entsprungen ist. Wir meinen hier die Erfindung der Buchdruckerkunst. Treffend sagt in dieser Hinsicht Schlosser in seiner Geschichte für das deutsche Volk: „Um dieselbe Zeit, als die Deutschen die Kenntniss des klassischen Alterthums, die Künste, Gewerbe und Wissenschaften des civilisirten Lebens über die Alpen herüberbrachten, die Italiener von ihnen (den Deutschen) das Mittel und Werkzeug (die Buchdruckerkunst) entlehnten, vermöge dessen sie im Stande waren, die Aufklärung, welche bei ihnen leuchtete, schnell in allen Gegenden der Erde zu verbreiten, vollzog sich ein gewaltiger Wandel in der Entwickelung der Civilisation." Wenn es in den früheren Darlegungen schon betont wurde, wie bei der Verbreitung der Arbeiten des Regiomontan u. A. die Buchdruckerkunst mächtig wirkte, so ist es bei Betrachtungen, wie der gegenwärtigen, von Wichtigkeit, sich daran zu erinnern, wie von den rheinischen Buchdruckerwerkstätten um die Mitte des 15. Jahrhunderts sich die weltumgestaltende Kunst über ganz Europa verbreitete, wie in den Centren der Civilisation, in Paris, London, Rom Werkstätten entstanden, und allem was bis zum Ende des Jahrhunderts dem Denken und Schaffen auf den verschiedensten Gebieten menschlichen Wissens — und so auch dem der Geographie und Kosmographie — entsprang, einen civilisatorischen Impuls gab. Treffend sagt der Geschichtschreiber Michael Ignaz Schmidt[2]) da, wo er sich über die Leistungen in der Zeit der grossen Entdeckungen ausspricht: „Es ist fast unglaublich, welche Gährung fast zu gleicher Zeit unter das Menschengeschlecht gekommen, gleichsam als wollte es auf einmal einholen, was es mehrere Jahrhunderte durch versäumet. Die erstaunliche Erweiterung der Schifffahrt (durch die Entdeckung Amerika's) und die damit verbreitete und berichtigte Weltkenntniss, die nicht lange vor derselben hergehende Erfindung oder doch Anwendung des Schiesspulvers und bald darauf folgende Erfindung der Buchdruckerei, wovon jede ihr Jahrhundert aus der Zahl der Gemeinen ausheben hätte können, treffen fast in Einem zusammen.

[1]) Indem wir davon absehen, den Globus des Martin Behaim aus den Jahren 1492—93 hier besonders hervorzuheben, gehen wir von der Annahme aus, dass dies berühmte, bis auf den heutigen Tag erhaltene Werke genugsam durch die verschiedenen, darüber vorhandenen Schriften bekannt ist, so durch Ghillany's Martin Behaim.

[2]) Bd. IV, S. 454, Ulm 1781.

Insonderheit darf Deutschland auf die letztere als seine Erfindung stolz sein"[1]).

Namentlich in Nürnberg entwickelte sich unabhängig von der bei der Besprechung der Verdienste des Regiomontan berührten Druckerthätigkeit ein rühriges Leben, um Werke des Alterthums und Kalender, Ephemeriden und nautische Tafeln durch Druck zu vervielfältigen. Aber auch Bibeln und Psalmen wurden gedruckt, wie dies genugsam bekannt; hier mögen jedoch nur die zuerst genannten Werke besonders betont werden.

Es soll bei dieser Gelegenheit nicht vergessen werden zu erwähnen, dass in Nürnberg das grosse Werk des Kopernikus, welches im Jahre 1530 im Manuskript vollendet war, gedruckt wurde und im Jahre 1543 das erste Exemplar dem sterbenden Autor überreicht werden konnte[2]). In der in freimüthigem Tone gehaltenen Widmung an den Papst Paul III. bekennt der grosse Denker, dass er durch die Lehren des Philolaos von Kreton (430 v. Chr.) von der Bewegung der Erde zu seinen Studien angeregt worden ist[3]).

Von hervorragendem Interesse ist der Inhalt des Bandes II der Festschrift, welcher sich mit der Entdeckung Venezuela's und den Kolonisations-Bestrebungen des Augsburger Handelshauses Welser beschäftigt. In diesem Falle galt es, was allerdings ursprünglich nicht in der Absicht des Autors lag, den deutschen Bestrebungen auf dem südamerikanischen Kontinente in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine geschichtliche Ehrenrettung angedeihen zu lassen. Nur durch die vortreffliche Arbeit des verstorbenen Ministerresidenten, des Dr. Johannes Schumacher, welche durch dessen Sohn, Dr. H. Schumacher, gesichtet und druckfertig gestellt worden ist, konnte diese Ehrenpflicht seitens des Komité's für die Amerika-Feier erfüllt werden. Wenn man erwägt, dass diese sich über 20 Jahre erstreckende Episode aus der Zeit der Conquistadoren durch tendenziöse Entstellung, namentlich seitens des bekannten Historiographen der Conquista, Las Casas, bisher in einem Lichte auf die Nachwelt kam, welches es rathsam machte, dieselbe nur obenhin oder gar nicht zu berühren, so wird man die Bedeutung dieses Theiles der Festschrift ohne Weiteres anerkennen müssen, vorausgesetzt, dass es gelingt, die Beleuchtung dieses für die deutsche Geschichte nicht unwichtigen Vorganges in wesentlichen Punkten zu ändern. Selbst von Humboldt

[1]) Im Jahre 1540 wurde zu Mainz zum ersten Male die Säkularfeier der Buchdruckerkunst begangen, woraus zu entnehmen, dass das Jahr 1440 als das Jahr der Erfindung angesehen wurde.

[2]) De orbium coelestium revolutionibus, Nürnberg 1543.

[3]) M. Carriere, Die philosophische Weltanschauung der Reformation I, S. 129.

äussert sich da[1]), wo er in seinen Werken die Geschichte des ihm durch seine Reisen so wohl vertrauten Venezuela's berührt, nur im Allgemeinen über die Reise der deutschen Conquistadoren des Welser-Hauses, Philipp von Hutten, Georg von Speier (Hohermuth) und Nikolaus Federmann, während keineswegs der Unternehmungen des Ambrosius Dalfinger und Genossen gedacht wird. Noch weniger geschieht Erwähnung von dem Kampfe der Sendlinge des Hauses Welser zur Wahrung seiner Rechte und des tragischen Unterganges des Philipp von Hutten und des Bartolomä Welser, womit auch der Unternehmungsgeist des deutschen Hauses zu Grabe ging. In desselben Verfassers „Kritische Untersuchungen" wird nur vorübergehend der Reise des Philipp von Hutten gedacht, zu welcher der berühmte Reisende in seinen Relations historiques einen Kommentar geschrieben hat[2]). Andere Autoren erwähnen der Welser-Unternehmungen entweder gar nicht oder ganz oberflächlich und noch häufiger in sehr ungünstiger Weise. Unter Vielen, die sich mit der Geschichte des amerikanischen Kontinentes befasst haben, mag nur zum Belege dessen, was soeben gesagt wurde, daran erinnert werden, wie der berühmte Abbé Raynal in seiner Histoire philosophique et politique des deux Indes[3]) sich über die Welser-Unternehmungen äussert. Aus jeder Zeile erkennt man die unlautere Quelle, aus welcher der sonst so verdienstvolle Geschichtschreiber seine Belehrung schöpfte. Ein Vergleich der Darstellungen Raynal's mit den geschichtlich getreuen Schilderungen in dem Werke Schumacher's — und wir beziehen uns hier im Besonderen auf den Schlussakt des ganzen Unternehmens (Band II d. W., Seite 142) — belehrt uns ohne Weiteres über die Bedeutung des letzteren, vom nationalen Standpunkte betrachtet. Wir glauben durch die Veröffentlichung der auf Grund der Schilderungen und Dichtungen des Zeitgenossen der Welser, Don Juan de Castellanos,

[1]) Alexander v. Humboldt, Reise in die Aequinoctial-Gegenden des neuen Kontinents in deutscher Bearbeitung von Hermann Hauff. Mit einer vortrefflichen Karte Venezuelas von Henry Lange. Bd. VI, S. 218 u. ff. Ausgabe 1860 oder in der Ausgabe von 1859, Bd. IV, S. 276 ff.

[2]) A. v. H., Relations historiques, Tome II., chapitre 22, S. 454.

[3]) Es heisst dort Tome IV, S. 90: „Les Espagnols se remirent en possession d'un sol dont les Velsers ne vouloient plus; et leur conduite ne fut guère différente de celle qui venoit de causer tant d'horreur. Leur commandant Carvajal paya, il est vrai, de sa tête ses atrocités: mais le châtiment ne rapella pas du tombeau les victimes qu'on y avoit plongées." Und vorher, S. 89: „Les Velsers n'embarquèrent pour le Nouveau-Monde que quatre ou cinq cens de ces féroces soldats que leur patrie commençoit à vendre à quiconque vouloit et pouvoit payer leur sang. Ces vils stipendiaires portèrent au-delà des mers le goût du brigandage qu'ils avoient contracté dans les différentes guerres où ils avoient servi."

der sich an den Forschungszügen betheiligte, bearbeiteten Geschichte des Welser-Unternehmens auch eine Ehrenpflicht gegen deutschen Unternehmungsgeist beim Eintritt in die neue Zeit zu erfüllen.

So trägt die Festschrift auch in diesem Theile durchaus dem Geiste Rechnung, der uns durch das nationale Gefühl eingegeben wird und uns ein Anrecht erwirbt in den Tagen des gegenwärtig hoch aufstrebenden Unternehmungsgeistes, in fremden Welttheilen als vollberechtigt erachtet zu werden in dem Wettkampfe der Nationen zur Erweiterung der Wirkungssphäre einer jeden derselben. Wenn die deutsche Nation in der gewaltigen Bewegung der Gedanken, welche das 16. Jahrhundert kennzeichnet, vorwiegend für die idealen Ziele der Menschheit eintrat, so konnte das nur unter den grössten Opfern geschehen. Allerdings konnte in den Jahrhunderten, welche im steten Streite über das deutsche Reich hinzogen, von dem Verfolgen grosser überseeischer, den Staaten zum Vortheil und zur Grösse gereichender Bestrebungen nicht die Rede sein. Nur bescheiden im Vergleiche zu den grossen Unternehmungen, welche die der Entdeckung Amerika's folgenden Jahrhunderte kennzeichnen, aber immerhin mit voller Berechtigung ist es bei solchen Veranlassungen, wie sie uns diese Festschrift bietet, wohl am Platze, daran zu erinnern, dass deutscher Unternehmungsgeist schon in frühen Zeiten in demselben Sinne für die Ausbreitung des Handels in die Schranke getreten ist, wie er durch den Gang der hier in Rede stehenden Ergebnisse genugsam beleuchtet wird.

Es dürfte wohl hier die richtige Stelle sein, darauf hinzuweisen, dass Deutsche sofort nach der mächtigen Erweiterung geographischer Kenntnisse für die Anknüpfung oder die Erweiterung von Handels-Beziehungen mit den neu entdeckten oder erschlossenen Ländern eingetreten sind. In der Einleitung zur Welser-Arbeit gedenkt Dr. Schumacher der frühen Bestrebungen der Augsburger Handelshäuser, der Welser und der Fugger, mit besonderem Hinweise auf die Beziehungen, welche dieselben im Beginne des 16. Jahrhunderts (1503) durch Errichtung von Agenturen in Lissabon anzubahnen suchten, und zwar nicht etwa erfolglos, denn es darf daran erinnert werden, dass — wie uns Friedrich Kunstmann dies nachgewiesen hat[1]) — die grosse, aus 22 Schiffen bestehende Flotte unter dem Oberbefehle von Francesco de Almeida, welche am 25. März 1505 den Hafen von Belem bei Lissabon verliess, auch drei deutsche, von den Welsern, Fuggern und Hochstettern ausgestattete Frachtschiffe (naos de carga) einschloss. Das Schicksal dieser Flotte in Indien ist zu

[1]) Friedrich Kunstmann, Die Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien. München 1861.

wohl bekannt und gehört auch nicht zu der uns hier gestellten Aufgabe, als dass an dieser Stelle auf die Einzelheiten derselben zurückzukommen wäre. Für das, was uns hier beschäftigt, genügt es zu konstatiren, dass wir darüber mehrere vorzügliche, zum Theil aus deutschen Quellen stammende Berichte besitzen und dass diese erste Betheiligung deutscher Kaufleute an überseeischen Unternehmungen von Erfolgen begleitet war, welche den Anstoss zu den Welser-Fahrten nach Venezuela, deren Geschichte in der im Bande II dieser Festschrift niedergelegten Arbeit geschildert wird, gaben.

Aus den Schilderungen des Don Castellanos der Dorado-Fahrten [1]) in der Zeit der Conquista ergiebt sich zur Genüge, mit welcher Umsicht und Nachhaltigkeit das Haus Welser das einmal begonnene Unternehmen durchzuführen bestrebt war. Wir ersehen daraus, wie von der Zeit des Eintretens bis zu dem Momente, da der letzte Sprosse des edlen Hauses auf venezuelischer Erde, der junge Bartolomäus Welser, unter den verrätherischen Streichen des von Habsucht und niedriger Gesinnung durchdrungenen spanischen Hordenführers Caravajal verblutete, der durch intensive Handelsbeziehungen mit den Emporien Italiens, und damit zu dem fernsten Osten Asiens, gestählte Geist sich bewährte. Das Schicksal dieses thatkräftigen Welser-Sohnes erregt unsere Sympathie noch in erhöhtem Grade, da er ein Vetter jener Philippine Welser war, die wenige Jahre nachher den Erzherzog Ferdinand, den Bruder des Kaisers, heirathete. Die Romantik dieser Ehe verbreitet über das Haus Welser einen dem deutschen Volke theuren Reiz.

Wenn nach langem Kampfe die Welser-Unternehmung in Südamerika zu Ende ging (1555), so kann dies gewiss nicht auf Unfähigkeit der leitenden Persönlichkeiten zurückgeführt werden, denn sowohl der junge Welser, wie auch Philipp von Hutten waren der ihnen anvertrauten Aufgabe, einen letzten Versuch zur Behauptung des Errungenen zu machen, gewachsen. Vielmehr waren die Deutschen den spanischen Ansiedlern verhasst und mussten aus politischen, vielleicht auch zum Theil aus konfessionellen Gründen von ihrem wohl erworbenen Besitzthum vertrieben werden. Kann man nun eine solche Staatsraison, wenn auch nicht billigen, so doch verstehen, so muss es doch andererseits als ein unerhörtes Unrecht gebrandmarkt werden, dass sich die Geschichtsschreibung eines Las Casas dazu hergab, die Thaten der schwäbisch-fränkischen Kaufleute und Conquistadoren in falschem und gehässigem Lichte zu zeigen,

[1]) El Dorado d. h. el rey ó hombre dorado Bd. VI. S. 196 u. ff. Reise nach den Aequinoctial-Gegenden v. Humboldt (1860).

indem sie ihr Verfahren so darstellte, als kontrastire dasselbe in der ungünstigsten Weise mit jenem der spanischen, auf dem gleichen Felde kämpfenden Zeitgenossen.

Es mag hier daran erinnert werden, dass ein anderes Augsburger Handelshaus, jenes der Fugger (Fucker), unter ähnlichen Verhältnissen, wie die Welser in Venezuela, dem deutschen Handel und Unternehmungsgeist in Peru einen Boden zu erringen suchte. Der Kampf, welchen die spanischen Conquistadoren gegen Völker hoher Kultur, die Inkas, zu führen hatten, war so gewaltig, dass die Spuren eines friedlichen Handelsunternehmens bald vernichtet sein mussten, wesshalb uns denn auch von diesen Bestrebungen nur Weniges berichtet wird.

Wir glauben eine Pflicht zu erfüllen, wenn wir dem hoch verdienten und leider zu früh verstorbenen Ministerresidenten Schumacher unsern Dank dafür aussprechen, dass er aus dem stillen Tunja[1]) die Dokumente und Dichtungen ausgegraben hat, welche ihn in den Stand setzten, diese Ehrenrettung eines geachteten Namens und ritterlicher Söhne unseres Vaterlandes der Nachwelt zu überliefern.

Es wäre die Geschichte der Betheiligung deutschen Geistes an der Entdeckung, Erschliessung und Verwerthung der neuen Länder nicht vollständig, würden wir nicht der Reisen des Ulrich Schmidel aus Straubing nach den La-Plata-Staaten, welche derselbe in den Jahren 1534 bis 1554 mit dem Adelantado Don Pedro de Mendoza zusammen unternommen hat, gedenken. Es erscheint dies um so gerechter, als Schmidel eine vortreffliche Beschreibung und Naturgeschichte jener Staaten, die erst in jüngster Zeit (1889) durch eine Uebertragung in das Deutsche von dem Literarischen Verein in Stuttgart zur Kenntniss in weiteren Kreisen gebracht wurde, geschrieben hat, und durch Veröffentlichungen der heutigen Generation der La-Plata-Staaten eine Verherrlichung findet[2]). In dem Werke von Langmantel finden wir[3]) die vorzüglichsten Werke aufgeführt, welche über Schmidel's Reise erschienen sind, und erstaunt man, welch' hohes Ansehen dieselben in allen Kreisen, welche sich für geographische Forschungen interessiren, geniessen.

[1]) Bastian sagt in seinem Werke „Ein Jahr auf Reisen, die Kulturländer des alten Amerika", Bd. I, S. 322: Tunja, die alte Herrscher- und Königsstadt, die heute noch die Spuren der einstigen Herrschaft unter spanischem Scepter durch Steinwappen über den Thüren u. s. w. zeigt, liegt 2764 m über dem Meere, etwas nördlich von Bogotá, das 2611 m über dem Meere ist.

[2]) Ulrich Schmidel's Reise nach Südamerika in den Jahren 1534—1564 nach der Münchener Handschrift herausgegeben von Dr. Valentin Langmantel, Tübingen 1889.

[3]) S. 19 u. ff. Schmidel wird auch zuweilen Schmidts und Schmidt genannt; latinisiert kommt auch der Name Ulricus Faber vor.

Die Expedition des Don Pedro de Mendoza verliess Cadix am 1. September 1534, lief Rio de Janeiro an und segelte sodann nach den von Solis entdeckten La Plata-Ländern, um daselbst eine Kolonie zu gründen. Sie bestand aus 14 grossen Schiffen, auf welchen 2500 Menschen und 150 mit Arquebusen bewaffnete Soldaten aus dem Innern Deutschlands (flamencos und sajones) sich befanden. Die Gründung der Kolonie stiess auf den energischsten Widerstand der Indianer; die Expedition hatte in Folge davon schwere Kämpfe zu bestehen, an welchen sich Schmidel in hervorragender Weise betheiligte. Im übrigen machte er ausgedehnte Reisen[1]) den Parana und Paraguay hinauf, welche er topographisch und naturhistorisch beschrieb. Die heutige Generation feiert unsern Landsmann, welcher, um das Jahr 1563 nach Europa zurückgekehrt, in Regensburg starb, als den Mitentdecker von Brasilien und Miterbauer von Buenos Aires[2]). Schmidel fand in dem Rektor Johann Mondschein[3]) einen vorzüglichen Biographen, aus dessen Abhandlung hervorgeht, dass derselbe zwischen 1500 und 1511 als Sohn des Bürgermeisters in Straubing geboren wurde.

Der Band II der Festschrift bietet uns in der durch Dr. Kohl bekannt gewordenen Karte des Sir Walter Ralegh, welche im Britischen Museum als Manuskript-Karte aufbewahrt war, ein erwünschtes Mittel, den Schilderungen in der Welser-Arbeit folgen zu können. Die Karte ist als Reproduktion mit einem kurzen Kommentar aus der Feder des Herrn L. Friederichsen dem Werke beigefügt. Sir Walter Ralegh segelte bekanntlich am 6. Februar 1595 nach Trinidad, wo er den damaligen Landeshauptmann Berrio gefangen nahm und ihn zwang, die Beschreibungen der Orinoco-Fahrten und namentlich eine Karte von den südamerikanischen Flussgebieten auszuliefern. Seine erste Reise auf dem Orinoco machte Ralegh noch in demselben Jahre, kehrte dann nach England zurück und reichte den Behörden eine Schilderung von dem Lande Guayana ein. Es sollte dieser Beschreibung eine Karte beigegeben werden, was jedoch unterblieben zu sein scheint. Wir besitzen aus der Feder unseres berühmten Landsmannes Sir Robert Schomburgk, welcher bekanntlich Guayana im Auftrage der Britischen Regierung be-

---

[1]) Raynal beschreibt in dem oben erwähnten Werke die Expedition Mendoza's nach dem La Plata (Tome IV, S. 276), aber erwähnt des Schmidel nicht, was Wunder nehmen muss, da dessen Werk durch die Ausgabe von Hulsius (1599) wohl bekannt war.

[2]) Bartholomé Mitre, S. 9, „co-deccubridor del Brasil y co-fundador de Buenos-Ayres.

[3]) Ulrich Schmidel von Straubing und seine Reisebeschreibung. Straubing 1881.

reiste und wissenschaftlich beschrieb, eine vorzügliche Ausgabe der Reisen Ralegh's. Der rastlose Mann, welcher sich in politische Händel einliess, wurde im Jahre 1618 zum zweiten Male verhaftet und später bekanntlich hingerichtet.

Höchst interessant sind die Aufschlüsse, welche Herr Friederichsen in seiner Arbeit in Bezug auf ältere Manuskript-Karten über dasselbe Gebiet giebt, und kann daher dieselbe als eine wünschenswerthe Bereicherung der älteren Kartographie angesehen werden, während durch die Veröffentlichung der Karte ein sehnlicher Wunsch des verstorbenen Schumacher, des Verfassers unserer Welser- und Castellanos-Arbeit, erfüllt wird.

Unsere Festschrift enthält im Bande I als vierte Nummer eine Abhandlung des Herrn Dr. Michow, welche die Globen und Kartenwerke Vopell's zum Gegenstande hat, eine erwünschte Ergänzung zu dem kartographischen Theile der Arbeit des Herrn Ruge.

Bei Gelegenheit der Naturforscher-Versammlung in Köln im Jahre 1888 wurde durch Herrn Dr. Michow die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf die Kartenwerke und Globen des Caspar Vopell, der ein Kölner von Geburt war, gelenkt[1]). Sein Aufsatz: Caspar Vopell, ein Kölner Kartenzeichner des 16. Jahrhunderts, zählt zunächst die verschiedenen Werke Vopell's auf, als deren Beschreiber M. Quad genannt werden muss. Erst in neuerer Zeit (1878 und 1880) tauchten die Gerüchte auf, dass Vopell'sche Globen sich auf der Kölner Stadtbibliothek befänden. Eine nähere Prüfung ergab, dass sich darunter ein Erdglobus oder Erdklotz aus dem Jahre 1543 befindet, worauf der südamerikanische Kontinent schon sehr vollkommen dargestellt ist. Aus demselben Jahre stammt eine Ringkugel oder Armillarsphäre, die im Besitze des Herrn L. Friederichsen ist. Das Erdbild auf Vopell's Kartenwerken ist für die Beurtheilung der geographischen Kenntnisse Mitte des 16. Jahrhunderts von hohem Interesse, zumal da Herr Dr. Michow in geistvoller Weise an demselben die Entwickelung der geographischen Kenntnisse von Amerika nachweist. Die kartographischen Darstellungen dieses Kölner Kartenzeichners fesseln unsere Aufmerksamkeit um so mehr, als sie gewissermassen den Uebergang bilden zu den grossen Arbeiten des Reformators der Kartographie, Gerhard Mercator. Im übrigen enthält die Abhandlung eine Besprechung noch einer Anzahl Kartenwerke und Globen aus derselben Zeit, die alle dadurch ein besonderes Interesse beanspruchen,

[1]) Die Festschrift der Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Köln 1888.

dass der Darstellung des „grossen Südlandes“ eine besondere Sorgfalt gewidmet wird. Ueber zwei Jahrhunderte mussten vergehen, bis durch die Reisen von Abel J. Tasman (1642) und Cook (1769) diese falsche Darstellung der südlichen Hemisphäre von den Erdbildern verdrängt werden konnte. Wir werden am Schlusse dieser Einleitung noch auf diese interessante Thatsache zurückkommen und wenden uns jetzt nach dieser kurzen Abschweifung wieder einigen geschichtlichen Betrachtungen zu.

Es ist oft die Frage aufgeworfen worden, wie es sich ereignete, dass die italienischen Seestädte so wenig unmittelbaren Vortheil aus der Entdeckung der neuen Welt gezogen haben, während Italien doch — wie wir gesehen haben — in allen wissenschaftlichen und kommerziellen Dingen zu jener Zeit eine hohe Stellung einnahm. Man musste sich um so viel mehr darüber wundern, als es historisch festgestellt schien, dass Kolumbus, als er in Spanien die Hoffnung auf Ausführung seiner Pläne glaubte aufgeben zu müssen, einen Antrag an die Republik Venedig gelangen liess, der darauf abzielen sollte, seine Forschungspläne von dorther unterstützt und ausgeführt zu sehen. Neuere Forschungen haben auf das Bestimmteste ergeben, dass diese Annahme irrig ist. Wilhelm Berchet hat in seinem jüngst erschienenen Werke[1]) die Frage, ob Kolumbus überhaupt einen dahin zielenden Antrag an die venetianische Republik gerichtet habe, dahin beantwortet, dass ein solcher Antrag nie gestellt worden sei. Der Verfasser glaubt auch, dass eine Anfrage zu diesem Zwecke ganz nutzlos gewesen wäre, weil die Aufmerksamkeit Venedigs ganz auf den Weg nach Indien gerichtet war. Bei den grossen Anstrengungen, welche die Portugiesen seit der Zeit des Infanten Dom Heinrich gemacht hatten, um sich einen Weg der afrikanischen Küste entlang und um das Kap der guten Hoffnung herum nach Indien zu bahnen, war es eine Pflicht der Selbsterhaltung für Venedig, alle Kräfte anzuspannen, um diesen Bestrebungen den Rang abzulaufen. Es ist einleuchtend, dass sie dies auf dem Wege durch das Rothe Meer zu erreichen suchten und die weit aussehenden Pläne, welche darauf abzielten, Ostindien auf dem Wege nach Westen hin zu erreichen — wäre eine dahin zielende Anfrage an sie gekommen — nicht unterstützt haben würden. Es liegen Dokumente vor aus dem Jahre 1504, welche dem Staatsarchiv Venedigs aus dem Rathe der Zehn entnommen sind, und erweisen, dass man den Plan der Durchstechung der Landenge von Suez mittels eines Kanals in's Auge fasste[2]).

[1]) Guglielmo Berchet, Christophoro Colombo e Venezia, Richercha storica. (Nach einem Aufsatze von Gelcich im Ausland, 1892, Nr. 30, S. 469.)

[2]) Venetianisches Staatsarchiv, Aus dem Rathe der Zehn, Reihe XVI, a. Man

Es lässt sich annehmen, dass auch in Genua die Bestrebungen in Beziehung auf den Handel mit Ostindien ähnlich wie in Venedig gerichtet waren, woraus sich zur Genüge erklärt, aus welchen Gründen diese beiden berühmten Handelsstädte des Mittelalters der Vortheile, die aus der Erschliessung der neuen Welt für den Handel entspringen mussten, nicht in dem Maasse theilhaftig wurden, wie es ihre grosse Vergangenheit hätte erwarten lassen. Interessant ist es für uns, dass um jene Zeit sich die Stapelplätze für den Handel mit dem Orient in Deutschland von Italien abwendeten und — wie wir es schon oben gezeigt haben — in Lissabon ihre Agenturen errichteten, um von dort den Handel nach Ostindien aufzunehmen, während dieselben Häuser auf dem südamerikanischen Kontinente durch spanische Verbindungen Fuss zu fassen suchten [1]).

H. Harrisse hat in seinem neuesten Werke [2]) mit Recht darauf aufmerksam gemacht, dass die Entdeckung der westindischen Inseln durch Kolumbus zur Zeit nicht das grosse Aufsehen hervorbrachte, wie man dies heute, unter dem Eindrucke des grossen kulturgeschichtlichen Ereignisses lebend, anzunehmen geneigt ist. Wenn man von den leitenden Kartographen damaliger Zeit, die wir aus der Abhandlung des Herrn Prof. Ruge in diesem Werke kennen lernten, absieht, so finden in den zeitgenössischen Kosmographien die „neu entdeckten Inseln" nur vorübergehend eine Erwähnung. Sebastian Münster behandelt beispielsweise in seiner in den Jahren 1547 bis 1549 erschienenen Kosmographie die Entdeckung und naturgeschichtliche Schilderung des neuen Welttheiles wenig eingehend. Bei anderen Werken ähnlicher Art, wenn sie sich nicht speciell mit dem Gegenstande beschäftigen, finden wir denselben Mangel an Beachtung [3]).

Man wird wohl nicht irren, wenn man einen Theil der Nichtbeachtung

liest dort folgende höchst bemerkenswerthe Stelle: Instruktion an den Gesandten in Kairo: „Es liesse sich ein Kanal vom Rothen Meere aus graben, welcher die diesseitigen Meere mit demselben direkt verbinde, wie dies früher mehrfach besprochen wurde, und man könnte die Mündung befestigen, damit nur diejenigen ein- und ausfahren, die dem Herrn Soldan angenehm sind."

[1]) Siehe die Welser-Arbeit im Bande II dieses Werkes.

[2]) Christophe Colomb devant l'histoire, Paris den 12. Oktober 1892, S. 16.

[3]) Es heisst in der Kosmographie Buch V: Von den neuwen inseln; wann und von wem die erfunden, wie sie heissen und was für leut darin seind. So man Novum orbem | die neuwen Inseln | das ist | die neuw weldt nempt | liegeñ für India hinaus, | darum sie auch etliche neñen Indianisch Inseln | sie liegeñ auch hinter Hispanien | under uns schier auff halbe weg zwischen Hispania und Indiam | dorum findest du in zweien Tafeln das Land Cathay und das Archipelagus, das ist, das Ertz-möre 7448 inseln, um etlich mere inseln, darbay du erkennen magst wie die neuwen inseln von Orient stossen an India, und befunden die Inseln Zipangri, die auch den gros Cham unterstanden hat, ihm underthenig zu machen u. s. w.

der grossen Entdeckung auf Rechnung der durch die Reformation hervorgerufenen gewaltigen Bewegung setzt. Dies wird wenigstens für Deutschland, welches am meisten auch durch die Folgen, welche die Reformation nach sich zog, in Anspruch genommen war, zutreffend sein. Allein es ist nicht möglich, die Nichtbetheiligung der norddeutschen Handelsstädte, und vor Allem jene des Hansebundes, nur daraus zu erklären; vielmehr scheinen die Ursachen der Nichtbetheiligung der deutschen Seestädte gleich von Beginn an tiefer zu liegen, und müssen wir zu ihrer theilweisen Klarlegung einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der Hansa im 15. und 16. Jahrhundert werfen. Zur Erklärung des Indifferentismus der norddeutschen Städte in der Zeit, als Spanier und Portugiesen die äussersten Anstrengungen machten, ihre Machtsphäre zu erweitern und die Schätze der neuen Länder auszubeuten, muss man sich daran erinnern, dass die Hansa im Anfange des 16. Jahrhunderts schon sehr im Rückgange begriffen war, eine Thatsache, die sich aus der Gestaltung der politischen Verhältnisse in den skandinavischen Reichen nach der durch die kluge Königin Margaretha gegründeten Kalmarischen Union und in den hansischen Städten entwickelte. Der Bund dieser Städte verdankte seine Entstehung und Blüthe im 13. und 14. Jahrhundert dem Umstande, dass die sich vereinigenden Städte sämmtlich von ein und demselben Gedanken getragen und von demselben Interesse geleitet wurden. Es galt nur, den Handel zu heben, denselben zu schützen und der Räuberei zu Wasser und zu Lande ein Ende zu machen. Politische Interessen im eigentlichen Sinne des Wortes lagen demselben damals fern[1]). Der Vertrag zwischen Hamburg und Lübeck vom Jahre 1241, der Gründungsakt der Hansa, ruhte ausschliesslich auf dieser Grundlage. Als mit der Zeit auch im Hansebunde, vor Allem in Lübeck, die Politik eine erhebliche Rolle zu spielen begann, wie das namentlich in den Kriegen der Hansestädte gegen König Waldemar von Dänemark hervortrat, in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, war die Gefahr einer Zersplitterung, und damit eines Zerfalles, vorhanden[2]). Wenn auch die Zeit der höchsten Blüthe vorüber war, so war die Hansa doch — unerachtet der steten Kriege mit Dänemarks Königen während des 15. Jahrhunderts bis gegen das Ende desselben — noch eine Macht, mit der man zu rechnen hatte. In den ersten Decennien des 16. Jahrhunderts, und zwar wesentlich durch die verhängnissvolle Politik des Bürgermeisters Jürgen Wullenweber und seines Freun-

[1]) Der oberrheinische Städtebund war zum Theil aus politischen Motiven gegründet worden und ging schon nach 10 Jahren seines Bestehens unter.

[2]) D. Schaefer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, S. 68 u. ff.

des Markus Meyer, beides geborene Hamburger, änderte sich die Lage des einst so mächtigen Bundes erheblich: der Einfluss der Hansa war nach allen Richtungen gehemmt. Eine kleinliche Intriguenpolitik zersplitterte ihre Kraft und brachte den dreitheiligen nordischen Städtebund rasch dahin, dass das grosse, weltbewegende Ereigniss der Entdeckung Amerika's ihn machtlos und kein höheres Interesse vertretend traf. Anstatt sich mit Thatkraft und Umsicht in die durch die Entdeckung Amerika's gebotenen günstigen Verhältnisse hineinzuleben, die neuen Konjunkturen zu erfassen und im Interesse ihres Handels auszubeuten, blieben die nordischen Städte dabei, sich im Wesentlichen auf den Fischfang in der Ostsee und in den nordatlantischen Gewässern zu beschränken. Sie wendeten ihre ganze Macht darauf, die durch die Dänen in die Ostsee eingeführten Holländer zu vertreiben und — als Folge davon — in der erbittertsten Weise die Segellation der in mächtigem Aufschwung begriffenen Niederländer durch den Sund im März 1534 in Hamburg in endloser Weise zu verhandeln [1]). Die wendischen Städte der Hansa, die schon in der letzten Hälfte des 13. Jahrhunderts auf Schonen sich festgesetzt hatten, spielten auf diesem Tummelplatz der Fischer und Fischkrämer, wo Lübeck einen Vogt unterhielt, in den Fitten (Handels-Niederlassungen) und Lägern (Fischerei-Niederlassungen) — unerachtet der Schaaren von Fahrzeugen und einer unendlichen Tonnenzahl, die sie auf den Fischmarkt brachten — eine wenig bedeutende Rolle, wenn man bedenkt, was in jener Zeit für die Entwickelung des Handels und des Seeverkehrs auf dem Spiele stand [2]).

So ist es gekommen, dass in unsern norddeutschen Küstenländern in der ersten Zeit an Folgen der Entdeckung der neuen Welt so gut wie keine — ebenso, wie in den ersten Jahrhunderten nachher — zu verzeichnen sind. Wie die schwäbisch-fränkischen Mittelpunkte des Handels im Herzen Deutschlands eine wesentlich andere, grossartigere Handelspolitik anstrebten und selbst sich an der Schiffahrt nach Amerika und nach Indien um das Kap herum betheiligten, haben wir bereits oben geschildert. Dass aber diese süddeutschen Bestrebungen ohne unmittelbare Verbindung mit dem Meere, ohne Seehäfen und ohne Schutz des Handels durch eine mächtige Flotte im Wettkampf mit anderen seefahrenden Nationen nicht erfolgreich sein konnten, ist wohl an und für sich einleuchtend.

---

[1]) Cajus Möller, Geschichte Schleswig-Holsteins von der ältesten Zeit bis auf die Gegenwart, 2. Buch: „Die Oldenburger“, S. 144.

[2]) D. Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen.

Als die Kalmarische Union (1523) aufgelöst war und Schweden seine eigenen Wege ging, versäumten die Hansestädte, sich im Ostseegebiete durch Erwerbung eigener Territorien festzusetzen und dadurch ihren Bestrebungen eine mächtige Stütze zu geben, während die Niederländer, die grossen Konjunkturen begreifend und erfassend, immer thatkräftiger in der Ostsee auftraten. So ging der Hansebund, der auch durch Parteihader der Städte unter einander zerrissen war, seinem unausbleiblichen Verfall entgegen [1]). Erst im 17. Jahrhundert, als der Hansebund schon längst nichts mehr bedeutete, traten die einzelnen Hansestädte — und darunter Hamburg voran — in den Handel nach den überseeischen Ländern ein. Ihre Handelsschiffe, von eigenen Konvoi-Schiffen geleitet, legen nun für Deutschland die Grundlage, auf welcher im Laufe der Zeit dessen überseeischer Handel erblühen — und man darf wohl auch allgemein sagen — dessen Bedeutung zur See sich aufbauen sollte.

Wenn wir es tief bedauern können, dass nicht schon im 16. und 17. Jahrhundert Deutschland sich dauernd an den Bestrebungen nach den neuen Ländern und auf den neuen Seewegen betheiligen konnte, so gereicht es uns auch hier wieder zum Troste, dass deutsche Wissenschaft und deutsche Geistesarbeit in jener Zeit, wo die Konquistadoren in Amerika für Spaniens Macht eintraten, wo England im nordischen Amerika Fuss fasste und die Portugiesen gegen die Araber in den indischen Gewässern vernichtende Kämpfe führten und die aufkeimende Grösse der Niederländer in der ostindischen Inselwelt ein neues Feld der Kolonisation und dem Handel sicherte, die grössten Triumphe feierte. Allerdings lehrt uns auch die vaterländische Geschichte, welch' ungeheure Opfer an Gut und Blut und — für Jahrhunderte — an politischer Bedeutung sich als untrennbar von einem Theile jener Triumphe erwiesen haben.

Aus der Abhandlung unserer Festschrift, welche der Entdeckung Amerika's im Besonderen gewidmet ist, geht hervor: einmal, wie sich die geographische Konfiguration der neu entdeckten Länder vor den Augen der Kosmographen rasch entwickelte, und wie der unbezwingbare Hang nach Unternehmen auf dem Gebiete des Handels mit diesen Ländern vorwärts drängte. Dem historischen Geographen kann es nicht entgehen, dass nach den riesigen Fortschritten, welche das 15. und 16. Jahrhundert gebracht hatten, wenn man absieht von der Entwickelung der Beziehungen zu Amerika und zu Ostindien und der damit verknüpften Erforschung dieser Länder, ein bemerkenswerther Stillstand in der Kenntniss der

[1]) C. Möller, Geschichte Schleswig-Holsteins, Buch II, S. 130.

Oberflächen-Gestaltung unserer Erde eingetreten ist. Das ganze Gebiet im Süden der ostasiatischen Inseln bis zur Südspitze Amerika's blieb im dichten Schleier mythisch-geographischer Spekulation verhüllt, was um so mehr unsere Verwunderung erregt, als nach dem verdienstvollen Kustos der Bibliothek des Britischen Museums Major um das Jahr 1526 von Ternate aus die Portugiesen unter Don Miguel Gomez de Sylva an Theilen des australischen Festlandes, in der Nähe von Endeavour-Strait, Schiffbruch gelitten haben und die Nachricht von einem grossen Südlande nach Ternate zurückbrachten [1]). Erst als im Beginn des 17. Jahrhunderts holländischer Unternehmungsgeist, der nach der Befreiung von dem spanischen Joche zur Blüthe gediehen war, die ersten historisch nachgewiesenen Entdeckungsreisen nach dem Golf von Carpentaria veranlasst hatte, schien sich das Dunkel, das bisher über der südlichen Erdhälfte gelagert war, lichten zu sollen. Als ferner in weiser Voraussicht der Entwickelung der kolonialen Verhältnisse um das Jahr 1620 der Regierungssitz der holländischen Kompagnie im ostindischen Archipel nach Batavia verlegt worden war, und Antonio van Diemen mit kräftiger Hand die ostindischen Angelegenheiten leitete, erhob sich nach und nach aus dunkler Existenz der fünfte Kontinent unserer Erde, wenigstens in seinen allgemeinen Umrissen. Nicht blendend und rasch, wie uns die Entwickelung der Erforschung Amerika's im Geiste vorschwebt, sondern unendlich langsamer wurden erst allmählich die Küstengebiete Australiens entdeckt und noch später erforscht. So trennte erst im Jahr 1642 der kühne Abel Jansen Tasman die Insel, welche er Vandiemensland nannte, von dem in der Einbildung vorhandenen grossen Südlande und entdeckte die Nordwestküste Neu-Seelands beim Kap Maria van Diemen. Wieder verfloss mehr als ein Jahrhundert, ehe durch das Verdienst des unsterblichen Cook die Ostseite Neu-Hollands erforscht und dadurch mit einem Schlage der Existenz der Terra australis incognita ein Ende gemacht worden war. Man muss sich hierbei erinnern, wie — unerachtet der Umsegelung des Kap Horn durch Schouten und Lemaire (1616) — die kontinentalen, auf dem Globus des Johannes Schoner und späterer Kartographen verzeichneten Ländermassen beinahe bis in die Gegend der Torresstrasse erhalten blieben. Die beiden Karten Tafel I und II des ersten Bandes dieser Festschrift, welche die West- und Südhemisphäre nach dem Erdglobus Vopell's vom Jahre 1542 darstellen, sind in dieser

[1]) R. H. Major, Early voyages to Terra Australis, now called Australia, Hakluyt Society, S. XLIII, und ferner: Joao de Barros, Uebersetzung von Soltau, Bd. III, Buch 10, Kap. 5.

Hinsicht sehr lehrreich. Es wird durch ein Studium derselben klar, dass die im Jahre 1520 entdeckte Magalhaës-Strasse die Südspitze des amerikanischen Kontinentes zwar begrenzt, das heutige Feuerland aber noch mit der Terra australis als verbunden angenommen wird.

Erst der Forschungsthätigkeit eines Cook und den hydrographischen Aufnahmen des bescheidenen und unermüdlichen Flinders (1800 bis 1804) war es vorbehalten, den Erdtheil Australien geographisch seinem äusseren Umrisse nach zu definiren, was — wie wir gesehen haben — hinsichtlich Amerika's schon im ersten Jahrhundert nach der Entdeckung vollendet war, wenn man absieht von der genauen Bestimmung des arktisch-amerikanischen Archipels. Für den Geographen und Kulturhistoriker ist die Thatsache von hohem Interesse, dass sich die Entwickelung unserer Kenntnisse über die Gestaltung der Südhemisphäre so ungleich viel schwerfälliger vollzog, als die Erforschung der Contouren des amerikanischen Festlandes nach seiner Entdeckung durch Christoph Kolumbus. Fast hat es den Anschein, als wenn die civilisirte Welt zunächst vollauf in Anspruch genommen gewesen wäre und ein Bedürfniss für die Erweiterung ihres Thätigkeitsfeldes früher nicht vorlag. Heutzutage aber — wer vermöchte es zu bezweifeln — ist durch die Einfügung des fünften Erdtheiles in das Handelssystem und die internationalen Beziehungen auf der Erde eine gewaltige Veränderung bedingt worden. Auch Amerika — im Norden und Süden — wurde durch das Aufblühen und das Erschliessen des australischen Kontinentes vielfach beeinflusst; es würde nicht schwer fallen, den Beweis hierfür nach den einzelnen Kulturrichtungen zu erbringen. Dabei soll kein Bezug darauf genommen werden, dass durch die Auffindung der enormen Goldmassen von Victoria und New South Wales grosse Verschiebungen in den relativen Werthen von Arbeitsleistung und Waaren herbeigeführt worden sind in ähnlicher Weise, wie — wenige Jahre früher — durch die Erträgnisse der kalifornischen Goldfelder. Denn, wenn dies auch als ein kräftiger Impuls zum Aufschwung angesehen werden muss, so liegt doch die Bedingung zur Entwickelung Australiens zur kulturgeschichtlichen Bedeutung tiefer begründet. In jener gewaltigen Insulargestalt der kontinentalen Masse — den Stillen und Indischen Ocean scheidend — beherrscht Australien die südliche Hemisphäre theils durch Lage und Gestaltung, theils auch durch den Grundkern einer anglikanisch-germanischen Bevölkerung, und bietet so ein ausgleichendes Gegengewicht gegen die Uebermacht des Kultureinflusses der amerikanischen Freistaaten. Nur in der Berücksichtigung dieses bedeutsamen Verhältnisses lässt sich mit einiger Sicherheit ein Blick in die fernere Entwickelung der „Neuen

Welt" des Christoph Kolumbus und des Kulturlebens der Erde überhaupt gewinnen.

Mit Zuversicht wird der Kulturhistoriker voraussehen, wie sich die Kultur auf unserer Erde mehr und mehr den beiden emporstrebenden Kontinenten zuwenden und dass die kommenden Jahrhunderte das Gepräge des Zusammenwirkens derselben und mit Bezug auf Europa im Besonderen an sich tragen werden. Es würde vermessen sein, auch nur annähernd die Gestaltung der Kulturverhältnisse der Erde in den nächsten Jahrhunderten vorahnen zu wollen. Alle Weisheit und Erfahrung, die durch Jahrtausende gesammelt wurde, wird uns dazu nicht anleiten, weil die scheinbar regellosen Fortschritte dieser jungen Kulturstaaten uns von Jahr zu Jahr neue Ueberraschungen bereiten, welche nothwendigerweise die Kreise unserer Reflexionen gründlich beeinflussen müssen. Das Eine aber lässt sich mit Zuversicht sagen, dass — wenn man nach weiteren hundert Jahren das halbtausendjährige Fest der Entdeckung Amerika's feiern wird — gewiss nicht eine geringere Würdigung der Bedeutung des grossen Ereignisses, vielmehr eine Steigerung dieser Würdigung allgemein empfunden werden dürfte. Man wird es alsdann preisen, dass die Völker der Erde an der Neige des 19. Jahrhunderts sich zu einer Feier einmüthig erhoben haben, und wird es auch alsdann nicht in Vergessenheit gerathen sein, dass die deutsche Nation auf das weltumformende Ereigniss einen tiefgreifenden Einfluss geübt hat, wie uns dies zur Genüge aus den einzelnen Abhandlungen unserer Festschrift hervorleuchtet. Man wird es nicht vergessen haben, dass Deutsche aller Gauen in fernen Welttheilen, welche durch die erlösenden, entfesselnden Wirkungen der Entdeckung des Kolumbus der Civilisation erschlossen worden sind, sich, auch da sie noch kein mächtiges Vaterland gehabt haben, an den Kolonisationsbestrebungen der Engländer, Holländer, Spanier und Portugiesen betheiligten und von jeher ein werthvolles Element in den aufblühenden Staaten Nordamerika's bildeten. Wie unsere Stammesgenossen an der Erforschung des Erdballs in allen Zonen mitgewirkt haben, steht in den Tafeln der Geschichte der Wissenschaft unauslöschlich verzeichnet, und werden die Namen unserer grossen Forscher und Forschungsreisenden auch in jenen fernen Zeiten noch in der Reihe der Weisen aller Nationen und aller Zeitalter ruhmreich glänzen.

Aber es wird alsdann auch der Bann, der so lange auf dem deutschen Volke fesselnd lag und verhinderte, dass die deutschen Unternehmungen unter eignem Schirm und Hort entstehen und sich entfalten konnten, gelöst sein. Unter dem Schutze eines mächtigen Kaisers und

des Reiches ist heute schon nicht mehr das deutsche Loos, nur an den idealen Errungenschaften, der Fortbildung, der Entwickelung und der Veredelung der Menschheit theilzunehmen. Gestählt durch die Lehren der eigenen Geschichte und der Entwickelung der Staaten in den letzten vier Jahrhunderten, gewappnet mit dem idealen Rüstzeug deutschen Geistes, werden sich praktische Bestrebungen zur Ausbreitung des Einflusses der germanischen Stammesart mit der ihr eigenen Beharrlichkeit glücklich verbinden und reiche Früchte zum Segen unseres Nationalwohlstandes tragen. Es werden sich alsdann die grossen Gedanken des deutschen National-Oekonomen Friedrich List[1]) nach allen Richtungen verwirklicht haben. Deutscher Sinn, obgleich zur Zeit der Austheilung der Erde, vor alsdann 500 Jahren, nur spärlich oder gar nicht bedacht, wird allerorten auf der Erde einen mächtigen Einfluss zu äussern vermögen.

Möge der Inhalt dieser Festschrift, die dem deutschen Volke gewidmet ist, dazu beitragen, dass das erwachte Selbstvertrauen unserer Nation immer mehr und mehr erstarke, ohne zur Ueberschreitung der Schranken der Ebenbürtigkeit mit den andern Grossstaaten der Erde anzuspornen; mögen unsere Niederlassungen in fremden Erdtheilen gedeihen und unter dem Schutze einer mächtigen maritimen Macht erblühen, auf dass sie Heimstätten wahrhaft deutschen Geistes und deutscher Gesittung werden und bleiben können.

Zum Schlusse liegt mir noch die Pflicht ob, unseren Mitarbeitern an dieser Festschrift den tief empfundenen Dank des Komités für die Hingabe, die sie bei der Durchführung des Gedankens, der derselben zu Grunde liegt, bekundeten, auszusprechen. Indem ich dieses thue, giebt sich das Komité der Hoffnung hin, dass diese Herren in der Unterstützung, die sie der gemeinsamen Sache gewährt haben, und dem Erfolge, der erzielt werden wird, eine volle Befriedigung haben werden.

Im Oktober 1892.

Dr. Neumayer,
Vorsitzender des wissenschaftlichen Ausschusses
des Komités für die Amerika-Feier.

---

[1]) Lud. Häusser, Friedrich List's gesammelte Schriften, Stuttgart u. Tübingen 1850, Bd. II, S. 304, und Dr. Friedrich List, Das nationale System der politischen Oekonomie, Stuttgart u. Tübingen 1842, I.



1.

DIE ENTDECKUNGS-GESCHICHTE

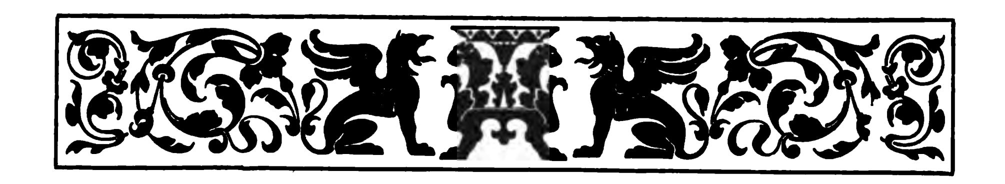
DER

NEUEN WELT.

VON

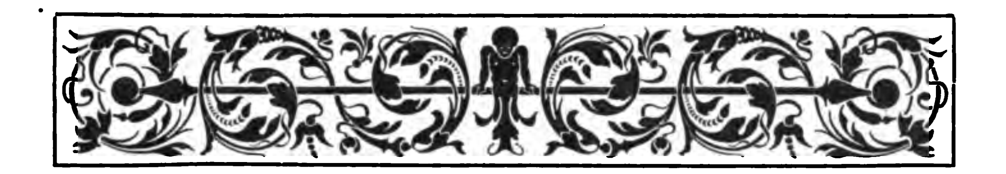
PROF. DR. SOPHUS RUGE.





INHALTSVERZEICHNISS.





I. DIE WEINLANDSFAHRTEN.



Von den drei grossen Erdinseln oder Kontinenten, der alten Welt, der neuen Welt und Australien, nimmt die neue Welt oder Amerika, der Grösse nach, die mittlere Stelle ein. Die Beziehungen dieser vor 400 Jahren erst bekannt gewordenen Welt zu den nachbarlichen Landmassen zeigen gegen Osten und Westen ein grosse Verschiedenheit.

Gegen Osten bleibt das Festland der alten Welt mit seinem westlichen Saume immer in fast gleichem Abstande von dem Ostgestade Amerika's getrennt. Dieser Abstand beträgt etwa 3500—4500 Kilometer. Wo Südamerika am Ostende Brasiliens vorspringt, weicht Afrika in Süd-Guinea zurück, und wo im Wüstengürtel der schwarze Erdtheil plump gegen den Ocean vorragt, flieht am Strande des Amazonenlandes die südamerikanische Küste zurück. So erscheint der Atlantische Ocean wie ein mächtig breiter Strom mit fast gleichlaufenden Ufern zwischen den beiden Welten gelagert. In Nordamerika wiederholt sich Europa gegenüber diese Erscheinung.

Hier aber verringert sich der Abstand gegen Norden immer mehr, sobald man die vorgelagerten Inseln mit in Rechnung bringt, also in der alten Welt Grossbritannien und Irland, in der neuen Welt Grönland und Neufundland. Dadurch rücken im Norden die beiden Festländer einander näher, so dass zwischen Norwegen und Grönland der atlantische Kanal sich auf eine Breite von nur 1500 Kilometer zusammenzieht, in dem gleichsam als Brückenpfeiler noch die mächtige Insel Island liegt.

Ganz anders verhält sich die Westseite Amerika's gegenüber dem Ostgestade Asiens. Hier treten im Norden an der Beringsstrasse die beiden Landmassen so nahe einander gegenüber, dass man auf der Insel

in der Mitte der Strasse bei hellem Wetter beide Erdtheile sehen kann, die hier nur etwa 100 Kilometer von einander entfernt sind; das seichte Beringsmeer und die Kette der Aleuten knüpfen die Verbindung noch fester. Aber nun treten im weiteren Verlaufe der Ufersäume die beiden Festlandsmassen immer weiter auseinander, Asiens Küste strebt nach Südwesten, der Rand Westamerika's nach Südosten und zwar dergestalt, dass unter dem Aequator der Abstand dem halben Erdumfange oder 20 000 Kilometer gleichkommt.

Der Atlantische Ocean kann nur mit seetüchtigen Schiffen überschritten werden; das Grenzwasser zwischen Asien und Amerika gestattet an der Beringsstrasse den Bootverkehr. Asiatische Fahrzeuge sind häufig an die Westküste Nordamerika's verschlagen. Verwandte Menschengeschlechter wohnen auf beiden Seiten der Strasse. Und so weisen uns die ältesten Beziehungen Amerika's zur alten Welt ans Beringsmeer. Von hier hat Amerika seine Bevölkerung durch Einwanderung aus Asien erhalten. Aber geschichtliche Ueberlieferungen sind über diese Verbindung und Wanderung nicht vorhanden, ein weiterer Kultureinfluss Asiens ist hier nicht mehr nachzuweisen.

Anders gestalteten sich die Verhältnisse auf der Ostseite. Ueber den Atlantischen Ocean hat, allerdings in viel späterer, in lichter historischer Zeit, Amerika seine Kultur von Europa empfangen, da nur seetüchtige Kulturvölker im Stande sind, in regelmässigem Verkehr die Schranke des Weltmeeres zu durchbrechen.

Die Keime der Entwickelung konnten in der neuen Welt nur von Europäern gepflanzt werden, und zwar von den Anwohnern des Weltmeeres.

Von einer einmaligen, wenn auch mehr zufälligen Entdeckungsfahrt, die im Beginn der mittleren Geschichte buddhistische Glaubensboten nach Amerika geführt haben soll, wissen auch die chinesischen Annalen zu berichten; sie nennen uns auch den Apostel Hwischan und bezeichnen das ferne Land, zu dem er gelangte, mit dem Namen Fusang — allein eine historische Wirkung ist daraus nicht erfolgt. Von manchen Seiten ist die Fahrt als Fabel gestrichen; sie enthält indess Momente, die sich nicht so leicht ohne Gegenbeweis vernichten lassen, dass man bei jetzigem Stande unserer Kenntniss wenigstens einräumen muss, dass die Fusangfrage noch nicht gelöst ist. Für unsere Zwecke ist sie wesenlos.

Zweifellos sicher ist dagegen die Entdeckung Amerika's durch die Normannen. Auch auf diese völlig wirkungslos vorübergegangene Berührung der alten Welt mit der neuen hier näher einzugehen, wäre un-

nöthig, wenn nicht immer noch, selbst in der neuesten Zeit, selbst in diesem Jahre des Jubiläums 1892, in populären Zeitschriften und selbst in unseren besten Zeitungen, wie in der Allgemeinen Zeitung, Aufsätze erschienen, die trotz früher, schon vor Jahren (z. B. 1888 Nr. 339) von Prof. O. Brenner gegebener richtiger Darstellung wiederum auf alte haltlose Behauptungen und verfehlte Schlussfolgerungen zurückkommen, weil den Verfassern die neuen Forschungen unbekannt geblieben sind. Es ist also bei dieser Sachlage nöthig, noch einmal die Ergebnisse der neuesten Studien, namentlich von Prof. G. Storm in Christiania, hier zusammenzufassen.

Die Quellen für die normannischen Fahrten liegen vor allem in den altisländischen Sagen vor, die in umfassender Weise 1837 von Rafn in Kopenhagen veröffentlicht sind. Die neue kritische, philologisch und historisch durchgeführte Untersuchung hat aber gezeigt, dass der Werth der alten Sagen nicht gleich ist, dass man den älteren, den Ereignissen näher gelegenen Niederschriften eine weit höhere Glaubwürdigkeit zumessen muss, als den jüngeren Berichten, und dass die jüngeren Erzählungen die Ursache der Verwirrungen und falscher Auffassungen sind. Nur die frühesten Berichte lassen sich geographisch lokalisiren; die jüngeren hängen wie grosse Fragezeichen in der Luft.

Neben den isländischen Quellen steht, wenn auch viel kürzer, die selbständige Mittheilung eines deutschen Annalisten der Zeit, des Kanonikus Adam von Bremen, der um 1070, also etwa 70 Jahre nach der Entdeckung, am Hofe zu Kopenhagen ganz dieselben Mittheilungen erhielt, die sich in den isländischen Berichten finden.

Danach sind die Normannen naturgemäss über die schmalste Stelle des nordatlantischen Oceans, mit Benutzung des Brückenpfeilers von Island, von Norwegen her im 10. Jahrhundert zuerst nach Grönland gelangt, wo sich der wegen Todschlags geächtete Erich der Rothe etwa um 985 niederliess. Ob er dem einzigen Lande der Erde, in dem noch die Eiszeit herrscht, nur um Ansiedler anzulocken, den Reklametitel „Grönland“ anhängte, oder ob ihm die grasreichen Westgestade wirklich den Frühling unserer Auen vormalten, möchte sich wohl schwierig entscheiden lassen. Gewiss ist, dass er sich häuslich niederliess und dass die Zahl seiner Leute bald wuchs und zwar dergestalt, dass sein Sohn Leif gegen Ausgang des Jahrhunderts das Verlangen trug, das um jene Zeit in Skandinavien Eingang findende Christenthum auch in die neue Welt hinüberzupflanzen. So zog er denn im Jahre 999 von Grönland nach Norwegen und trat in die Dienste des Königs Olav Trygveson,

wurde getauft und kehrte im Frühling 1000 in Begleitung eines Priesters in seine amerikanische Heimath zurück, aber er wurde weiter südwärts verschlagen und traf nach langer Irrfahrt auf ein bisher unbekanntes Land, wo es wildwachsendes Getreide und Weintrauben gab. Die Bäume waren zum Theil so gross, dass man die Stämme zum Hausbau benutzen konnte. Leif kam noch im Herbst desselben Jahres nach Grönland; er konnte also auch nicht, wie später erzählt wurde, schon bei dieser Fahrt Beobachtungen über die Tageslänge zur Wintersonnenwende gemacht haben.

Im Winter 1000 bis 1001 wurde das Christenthum in Grönland eingeführt; Erich der Rothe selbst liess sich taufen. Zu gleicher Zeit zog aber auch das neue, von Leif entdeckte Land die Aufmerksamkeit der nordischen Ansiedler auf sich, und man beschloss, es näher zu untersuchen. Leif's Bruder, Thorstein, stellte sich an die Spitze, selbst der alte Erich wollte nicht zurückbleiben; ihm schlossen sich zwanzig Männer an. Aber der Seezug missglückte; Stürme trieben sie von dem gesuchten Lande ab. Es verging wieder noch ein volles Jahr, ehe man, es war im Sommer 1003, das ersehnte Ziel erreichte. Diesmal stellte sich, nach Thorstein's Tode, Thorfinn Karlsevne an die Spitze der Unternehmung. Ihm schloss sich Erich's jüngerer Sohn Thorwald an; es waren im Ganzen 140 Mann auf drei Schiffen. Man entdeckte die drei Küstenstriche Helluland, Markland und Winland, oder Steinland, Waldland und Weinland. Wir haben darunter die Küsten von Labrador, Neufundland und Neuschottland zu verstehen. Denn Helluland wird uns als ein rauhes, wie mit grossen Felsblöcken übersäetes, unwirthliches Land geschildert, wobei weder von Pflanzenwuchs, noch von menschlichen Ansiedelungen die Rede ist; doch traf man viele Polarfüchse, die auch jetzt noch dort heimisch sind. Die spärlichen kleinen Eskimokolonien an jener polaren Felsküste scheinen zur Zeit der Normannen noch nicht bestanden zu haben. Von hier ging, der ältesten Sage nach, die Fahrt nach Süden oder Südosten, aber nicht, wie spätere Entstellungen des Berichtes wollen, nach Südwesten. Die Fahrt ging also südwärts an der Ostseite und Südseite Neufundlands hin. Die mit Föhren und Birken bedeckten Küstenberge, die zahlreichen dichten Gebüsche konnten die aus dem kahlen Norden kommenden Seeleute recht wohl mit dem Namen „Wald“ belegen. Englische Reisende wie Sir Humphrey Gilbert 1583 und Richard Withbourn 1624 wissen auch noch von den jetzt mehr und mehr verschwundenen Wäldern zu erzählen. Ausser zahlreichen Hirschen begegneten die Entdecker auch einzelnen Bären. Weiter ging

die Fahrt nach Südwesten, und so stiessen die Normannen auf das Nordostland von Cape Breton. Die vorragende Landspitze, die seit dem 16. Jahrhundert bereits diesen Namen trägt, erhielt bei unserer Fahrt den Namen Kjälarnes. Von hier ging's an dem Sandstrande der Ostküste weiter südwärts bis da, wo die felsige Küste sich mehr gliedert und eine Reihe von Buchten bildet. Hier beschloss man, in einer Bucht, der man den Namen Straumsfjord beilegte, zu überwintern, nachdem sich Karlsevne durch Kundschafter, die ihm Weintrauben zurückbrachten, überzeugt hatte, dass er sich wirklich im Weinlande befände. Weiter südwärts traf man an einer Flussmündung auch auf eine Stelle mit „selbstgesäetem Weizen", d. h. mit wildem Reis, und höher im Lande gab's wieder wilden Wein. Hier näherten sich den Fremdlingen auch die Eingeborenen, indianische Jägerstämme, die den Namen Skrälinger erhielten, und hier entwickelte sich auch für kurze Zeit ein kleiner Tauschhandel, bis die Fremden durch die Skrälinger mit Gewalt vertrieben wurden. Daran änderten auch die Eisenwaffen der Normannen nichts. Man zog sich wieder nach dem Straumsfjord zurück, untersuchte das Land auch gegen Norden, und gelangte endlich an die Westseite von Cape Breton. Aus der Richtung dieser Küstenfahrten darf man schliessen, dass die Normannen eine Halbinsel entdeckt hatten. Den Sund, der die Bretonische Insel von dem Festlande scheidet, hatte man nicht bemerkt. Auch noch den nächsten Winter von 1005 auf 1006 blieben die Ansiedler, unbehelligt von den Eingeborenen, am Straumsfjord. Als aber unter ihnen selbst Streitigkeiten ausbrachen, gab Karlsevne den Plan einer dauernden Besiedelung auf und fuhr im Sommer 1006 wieder nach Grönland zurück. Weitere Versuche sind in Winland nicht gemacht, von späteren Besuchen in dem Lande weiss nur eine unglaubwürdige, spätere, trübe Ueberlieferung, deren innere Widersprüche die stärksten Zweifel erregen.

Als ums Jahr 1110 Grönland in der Person Erich Gnupson's seinen eigenen Bischof erhalten hatte, zog dieser 1121 aus, um Winland wieder aufzusuchen. Aber er kehrte von seiner Fahrt nicht wieder heim und blieb verschollen. Das war der letzte Versuch einer Winlandsfahrt.

Die Kunde von der Entdeckung des Landes oder der Länder, die man indess nur für einzelne Inseln im Ocean hielt, war auch nach Dänemark gedrungen, wo Adam von Bremen davon hörte. Er schreibt in seiner Kirchengeschichte des Nordens (IV. 38) darüber, dass der König von Dänemark ganz besonders eine Insel im fernen Ocean erwähnt habe, die von vielen Seefahrern aufgefunden sei und Winland heisse, weil es dort wilde Trauben gäbe, die den besten Wein lieferten. Ausserdem sei

es Thatsache und nicht blosses Gerede, dass dort auch Getreide wild wachse. Weiterhin existire kein bewohnbares Land mehr. Vom Stein- und Waldlande geschieht hiernach keine Erwähnung mehr; sie hatten offenbar auch auf die Entdecker keinen günstigen Eindruck gemacht. Weinland dagegen haftete lange in der Erinnerung als ein beachtenswerthes Gebiet, und so wob sich denn um die einmalige Unternehmung einer Besiedelung ein Legendenkranz, der bald nicht bloss eine ganze Reihe von Weinlandsfahrten und langdauernde Kolonien erfand, sondern auch von andern, noch üppigern Ländern, dem Weissmännerland und Grossirland, zu berichten wusste, die man natürlich an der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten zu suchen hätte. Was hat man nicht Alles über dieses normannische oder gar keltische Amerika gefabelt, und wie hat man der Phantasie den freiesten Flug gestattet, um alten ungeschichtlichen Ueberlieferungen aus Island Eingang zu verschaffen in die Hallen einer historisch lichten Zeit! Am unvorsichtigsten wagt sich in dieser Beziehung ein Aufsatz vor, der sich unter dem Titel „Die Amerikafahrer von Leif bis auf Kolumbus" in der Beilage der Allgemeinen Zeitung vom 12. April 1892 findet. Da haben sich nach der Vorstellung des Verfassers nicht bloss Kelten noch bis zu der Zeit in Nordamerika erhalten, da die Engländer des Revolutionszeitalters (also Anfang des 17. Jahrhunderts!) den westlichen Kontinent besiedelten, sondern es bestand auch ein regelmässiger Handelsverkehr zwischen Grönland und Weinland: „Getrocknete Trauben und Bauholz blieben in der Folge die beiden wichtigsten Ausfuhrartikel des neuen Weinlandes." „Die Weinlandfahrt wird alltäglich."(!) Denn „trotz der mangelhaften Navigationskunde befahren (nach dieser Idee) die nordischen Seefahrer mit grosser Sicherheit das offene Meer und treffen im weitern Verlauf der Entwicklung ihre amerikanischen Plätze fast mit der Sicherheit moderner Kapitäne." „Was Wunder, dass man bei solchen unglaublichen Leistungen den braven unerschrockenen Seeleuten eine dunkle Kunde von der Polarität des Magneten andichtet."

Bei solchem unkritischen Verfahren kann man auch aus den ganz allgemein gehaltenen Mittheilungen der Alten über die Tageslänge zur Wintersonnenwende herausrechnen, dass die weinländische Ansiedlung „genau 41° 24′ N", also noch südlicher als Boston gelegen habe.

Ist man der Ortslage, der Stelle der alten Kolonie, sicher, dann darf man auch gewiss noch Spuren, Trümmer von Gebäuden und dergl. um so mehr wiederzufinden hoffen, als die Normannen nicht bloss drei Ueberwinterungen in jenem Lande ausführten, sondern Jahrhunderte lang Bürger der neuen Welt waren.

„Der Runenstein von Dighton lässt auch den letzten Zweifel über die Lage von Weinland schwinden. Am östlichen Ufer des Taunton River, eine halbe Meile südlich von der Stadt Taunton, steht dies untrüglichste (superlativ!) Zeugniss, ein bläulich grauer Granitblock, auf welchem die Runeninschrift noch nach einem Jahrtausend ziemlich deutlich sichtbar ist. Die Inschrift ist nicht von dem ersten Entdecker Leif verfasst, sondern von einem der bald zahlreich nachfolgenden (?) Weinlandfahrer, Thorfinn Karlsevne, welcher jahrelang (?) in Amerika gelebt hat . . ."

„Die Fahrten der Nordeuropäer sind aber beträchtlich weiter südlich gegangen, sicherlich bis Florida und höchst wahrscheinlich sogar bis Brasilien. Ueberall (?) haben sich Spuren der alten Ansiedlungen gefunden, und Dr. Lund in Lagoa Santa berichtete über einen Stein, welchen er bei Bahia fand und auf welchem er zweifellose (?) nordische Runen las."

Soweit lassen wir dem Verfasser des erwähnten Aufsatzes das Wort. Wie festgegründet, wie „zweifellos" hier alle Hypothesen erscheinen! Die Runensteine sind danach in Nord- und Südamerika nicht eben selten verbreitet. Prüfen wir nur den „untrüglichsten", den Dightonstein; das Ergebniss wird uns weiterer Runenforschungen überheben.

Die Abbildungen, welche Justin Winsor in dem ersten Bande seiner History of America p. 101 und 103 giebt, legen dafür Zeugniss ab, dass wir es statt mit Runen mit unbeholfenen indianischen Bilderkritzeleien zu thun haben. Und so endigt denn auch Winsor's Urtheil in den Worten: „That it is the work of the Indian of historic times seems now to be the opinion common to the best trained archaeologists."

Wir können allen denen, die sich über diese Frage genau unterrichten wollen, nur empfehlen, die mit vollständiger Beherrschung der weitschichtigen Litteratur geschriebene Uebersicht der verschiedenen Meinung nachzulesen, wie sie jener ausgezeichnete Gelehrte, dessen Werk so eben angezogen ist, unter den „Critical notes on the sources of information", in dem Abschnitte „The Vinland voyages" (History of America I, p. 87—107) gegeben hat.

Man hat eben dem Gelehrten Rafn, dem wir die Sammlung der alten Sagas verdanken, zu lange ohne eingehende Kritik auch in seinen zu weit gehenden Folgerungen und gewagten Hypothesen folgen zu müssen geglaubt. So hatte er auch eine runde Steinruine bei Newport als Normannen-, vielleicht sogar als Leif's Burg angesprochen, wogegen doch nun historisch bewiesen ist, dass jene Ruine den Grundbau einer alten Wind-

mühle vorstellt, die der Gouverneur Arnold von Rhode-Island zwischen 1670 und 1680 hatte erbauen lassen.

Grade in jener Gegend von Newport und Taunton, oder bei den südlicher gelegenen Inseln Martha's Vineyard und Nantucket, glaubte man um so sicherer, normannische Spuren finden zu müssen, weil man der festen Ueberzeugung war, unter der von den ersten Ansiedlern selbst angedeuteten, richtig astronomisch bestimmten geographischen Breite sich zu befinden.

Aber auch diesen schönen Stützpunkt hat eine schärfere Untersuchung über den Haufen geworfen.

Wir kommen damit zu dem schwierigsten Theile der ganzen Weinlandfrage.

Es handelt sich dabei um eine eigenthümliche, bei den Normannen allenthalben in Norwegen, Irland und Grönland übliche Bestimmung der Tageszeit. Da man keine Uhren besass, richtete man sich nach dem Stande der Sonne. Eine gewisse, mehrere Stunden nach Mittag eintretende Stellung der Sonne bezeichnete man mit dem Ausdruck „Eykt“. Die Sonne steht in Eykt oder sie geht in Eykt unter, das heisst: die Sonne hat von ihrer Kulmination an zwei Drittel ihres Laufes bis zum Untergange zurückgelegt, ein Drittel fehlt noch. Nun berichteten die Weinlandsfahrer, dass dort der Unterschied in der Tageslänge geringer als in Grönland sei, die Sonne stand zur Wintersonnenwende in der Eykt-Stellung. Es fragt sich nun, wie lang der kürzeste Wintertag zu rechnen ist.

Man hat darüber, wie Storm in seinen „Studier over Vinlandsreiserne“ (Kopenhagen 1888) ausführlich darlegt, verschiedene Erklärungen und Deutungen vorgebracht, wonach der kürzeste Tag in Winland, wie Einige wollen, nur 6 Stunden, oder, wie Andere meinen, 9 Stunden betragen habe. Diese letzte Annahme vertrat besonders Rafn, und das Gewicht seines Namens verschaffte ihr die allgemeine Anerkennung. Ging also die Sonne erst um $4^1/_2$ Uhr am kürzesten Tage unter, dann musste Winland unter $41^{0}\,22'$ n. Br. liegen, dann durfte man es in Rhode-Island suchen. Bei dieser astronomischen Bestimmung ist allerdings die Refraktion ausser Acht gelassen, und ausserdem die Veränderung in der Schiefe der Ekliptik seit dem 11. Jahrhundert nicht in Anrechnung gebracht. Werden diese Faktoren eingestellt, dann lautet das Ergebniss nicht 41^{0}, sondern $42^{0}\,21'$ n. Br. An und für sich ist der Unterschied gering, aber die Ortslage, wir kommen in die Nähe Boston's, ist doch schwer mit dem Inhalt des alten Berichtes in Einklang zu bringen.

Viel mehr aber fällt ins Gewicht, dass keiner von den nordischen

Lexikographen der Meinung beipflichten kann, Eykt bis auf $4^{1}/_{2}$ Stunde nach Mittag zu verschieben. Keiner von diesen Gelehrten wagt über den Punkt von $3^{1}/_{2}$ Uhr Nachmittags hinauszugehen. Noch schärfer hat der Astronom Geelmuyden den Eyktpunkt zu berechnen gesucht und kommt auf Grund der älteren Angaben zu dem Ergebniss, dass die Sonne am kürzesten Tage in Winland untergegangen sei $52^{\circ},5$ vom Südpunkte des Horizontes gegen Westen. Das ergiebt für die geographische Lage eine Polhöhe von $49^{\circ}\ 55'$ n. Br. Weiter nach Norden darf Winland nicht angesetzt werden; um wie viel südlicher es gelegen haben kann, lässt sich nicht genauer ermitteln. Es handelt sich nun darum, aus den Segelrouten der Normannen und aus andern geographischen Merkmalen, die uns in den Ueberlieferungen geboten werden, das Winland der Alten zu suchen.

Es ist also die Lage Winlands keineswegs, wie kürzlich wieder behauptet ist, „unzweifelhaft“, und gar den alten Ueberlieferungen der Wortlaut beizumessen: „am kürzesten Tage stand die Sonne von halb acht Uhr Morgens bis halb fünf Uhr Nachmittags über dem Horizont“, als ob die alten normannischen Schiffer des 11. Jahrhunderts in bequemer Weise ihre Taschenuhr befragt hätten.

Ausser der ungenauen Zeitangabe durch den Ausdruck „Eykt“ bieten sich vor allem zur Bestimmung der Lage des Landes die Angaben über charakteristische Produkte: Wein und Korn. Alles, was die spätere trübe Quelle, die Grönlendiga Thattr, über die Fahrten nach Winland erzählt, muss wegen der inneren Widersprüche von vornherein ausgeschlossen werden. Denn was soll man mit der Behauptung machen, dass es in Labrador grosse Gletscher und in Winland keinen Frost mehr gebe, dass die Entdecker durch den Genuss der Trauben betrunken werden, dass sie nicht bloss im Herbst, sondern sogar noch im Frühling Weinlese halten und dass sie mit dieser Ernte ihre Schiffe befrachten! Die Weinstöcke werden zu förmlichen Bäumen; es fehlt nur noch, bemerkt Storm spöttisch dazu, dass man die starken Ranken als Bauholz verwendete. Dazu tauchte bei diesen „Weinreisenden“ plötzlich ein Deutscher mit dem verwunderlichen Namen Tyrker auf, der als der eigentliche Entdecker des amerikanischen Weines hingestellt wird. Es ist wirklich schade, dass wir den einzigen Deutschen, den die spätere Tradition als thätig bei diesen merkwürdigen Seefahrten nennt, als historische Gestalt gänzlich streichen müssen. Dagegen lautet der alte Bericht viel einfacher und natürlicher, dass man unter den grossen Bäumen im Waldgebiet an der Küste auch Weinreben entdeckt habe.

Es fragt sich nun, wie weit sich die Verbreitung der einheimischen

Rebe an der Ostseite der neuen Welt noch jetzt gegen Norden nachweisen lässt. Vom mexikanischen Golfe bis zum Lorenzstrom wissen die Entdecker im 16. Jahrhundert von Weinreben zu berichten; so Fernan de Soto 1539 in Alabama, Jean Ribault 1562 in Florida, Verrazzano 1524 in Maryland, 1602 Gosnold bei Cape Cod und Jean Cartier 1536 am Lorenzstrom unterhalb Quebec, 47° n. Br. Eine Insel im Strom erhielt sogar den verlockenden Namen Bacchusinsel, jetzt Isle d'Orléans. Weiter aufwärts fand er an beiden Ufern so viel Weinstöcke, als wären sie von Menschenhand gepflanzt. Während hier also die Nordgrenze der Verbreitung der Reben unter 47° n. Br. anzusetzen ist, dringt der Wein an der atlantischen Küste nicht so weit nach Norden. In Neubraunschweig traf man ihn noch zwischen 45 und 46° n. Br. am St. Johnsflusse, und fast ebenso nördlich in Neuschottland. Hier ist er noch jetzt stellenweise gefunden.

Es giebt hier aber auch den „ungesäeten Weizen", von dem die Sagen erzählen. Früher glaubte man dies Gewächs auf den echt amerikanischen Mais deuten zu müssen; allein derselbe kommt wildwachsend nicht vor und hatte sich erst um 1600 bis 44° n. Br. ausgedehnt. Dagegen fand Cartier 1534 am Lorenzgolf Felder mit wildem Korn; bei der von ihm entdeckten Chaleurbai beschreibt er das Getreide als froment sauvage, qui a l'espy comme le seigle et le graine comme de l'avoine." (Discours du voyage, Rouen 1598, p. 48). Es ist offenbar der weit durch Nordamerika verbreitete wilde Reis (Zizania aquatica), der an Flussufern und auf Teichen nordwärts bis zum 50. Grade reicht. Er erregte ebensowohl die Aufmerksamkeit der Franzosen im 16., als der Normannen im 11. Jahrhundert.

Ich denke, diese Beweise genügen, um das alte Winland in Neuschottland, aber nicht weiter südlich zu suchen; auch möchte ich am Schlusse dieses Abschnittes den Wunsch aussprechen, die neuen Forschungen über die Winlandsfahrten mehr zu ihrem Rechte kommen zu lassen, und bei ruhiger Erwägung der leicht entzündeten Phantasie das Wort zu entziehen.

Man hat auch die Frage aufgeworfen, ob Kolumbus von den normannischen Entdeckungen irgend welche Kunde gehabt habe, und hat sich auch bei dieser Erörterung zu sehr gewagten Behauptungen hinreissen lassen. Dass er in Island gewesen ist, darf keineswegs als erwiesen gelten, auch wenn es in den seinem Sohne Ferdinand zugeschriebenen Historien steht. Alle mit dieser Nordfahrt im Zusammenhange stehenden Bemerkungen über die Lage von Island und über ganz ungewöhnliche klimatische Er-

scheinungen in dem angrenzenden Polarmeere können vor einer rein sachlichen Kritik nicht bestehen, und Rafn ist viel zu weit gegangen, wenn er sogar von einem Verkehr der Genuesen mit dem Bischof Magnus von Skalhalt zu erzählen weiss und den damals noch völlig unbekannten italienischen Seemann, der nur als Matrose auf einem Bristoler Schiffe gedacht werden könnte, als einen Gelehrten hinstellt, der seinen Plan einer Westfahrt schon völlig im Kopfe fertig hat und mit dem Bischofe ein gelehrtes Gespräch über die westlichen Länder anknüpft. Die Unterhaltung müsste natürlich in lateinischer Sprache geführt sein. War denn Kolumbus derselben mächtig? Damals schwerlich. Seine Studienzeit begann erst, als er von England nach Portugal zurückkehrte. Dann hat er viele lateinische Bücher gelesen, aber aus früherer Zeit ist diese Wissenschaft bei ihm nicht nachweisbar.

Und was hätten ihm auch alle Geschichten vom Winlande und anderen Inseln des Weltmeeres genützt? Es war gar nicht seine Absicht, neue Länder zu entdecken, es war gar nicht seine Absicht, die nördlichen Meere zu durchschweifen: sein Ziel ging nach den grossen Märkten Ostasiens, von denen Marco Polo erzählt hatte. Und dieses Ziel lag dem Wendekreise weit näher als dem Polarkreise. Ueberdies findet sich in seinen Schriften und Briefen nicht die geringste Andeutung davon, dass er Kenntniss von transatlantischen Ländern besitze. Ebenso wenig wissen seine Zeitgenossen, die seine Geschichte geschrieben, wie Las Casas oder Peter Martyr, auch nur die geringste Mittheilung darüber vorzubringen. Kurzum, auch diese Anekdote, oder wie man es nennen soll, seine Begegnung mit dem Bischof Magnus auf Island, ist ungeschichtlich.

Nicht günstiger lauten die Ergebnisse der neuesten kritischen Beleuchtung der Reisen, welche von den venetianischen Gebrüdern Antonio und Nicolo Zeno am Ende des 14. Jahrhunderts nach der neuen Welt ausgeführt sein sollen.

Schon die Art der Veröffentlichung dieser Wunderberichte macht unsern Argwohn rege. Es erschien nämlich im Jahre 1558 ein Werk: „Dello scoprimento dell' isole Frislanda, Eslanda, Engronelanda, Estotilanda, Icaria, fatto per due fratelli Zeni, M. Nicolo il cavaliere et M. Antonio." Ein späterer Spross des Hauses berichtet in der Einleitung: er habe den Originalbericht seiner Vorfahren schon als Knabe in Händen gehabt, aber missachtet und infolgedessen arg beschädigt. In späterer Zeit, bei verständigen Jahren, habe er den Werth erkannt und sich nun bemüht, nach besten Kräften zu retten. Eine alte, halb vermoderte Karte sei möglichst getreu ergänzt, und so biete er jetzt die Ueberbleibsel kühner Seefahrten

der wissbegierigen Welt an. Der Titel lässt mit einigen nothwendigen Deutungen und Erklärungen erkennen, dass es sich um Farőer, Island und Grönland handelt. Die dann folgenden Inseln Estotiland und Icaria suchen wir auf unsern Karten vergebens. Es sind Phantasiebilder, und es sollte wohl unter Estotiland etwa unser Neufundland zu verstehen sein oder das alte Winland. Die Küstenumrisse der Zenokarte haben zweifellos auf mittelalterlichen Darstellungen gefusst, wie namentlich aus der Gestalt Grönlands und Skandinaviens zu erkennen ist, die ganz ähnlich in einem Codex des Ptolemäus von c. 1467 sich finden. Nordenskiöld hat diese Darstellung aus der Zamoisky'schen Bibliothek zu Warschau in seinem Facsimile-Atlas veröffentlicht (Tafel XXX). Die Zeichnung muss jedenfalls auf nordische Seekarten zurückgeführt werden, und es ist leicht erklärlich, dass die Zeni dergleichen nautische Blätter gesehen und dass durch ihre Vermittlung dergleichen Karten nach Venedig gelangt sind. Der junge Zeno hat dann aber seine halbvermoderte Vorlage mit Hilfe moderner Darstellungen, namentlich der vor Kurzem erst wieder entdeckten Originalkarte von Olaus Magnus von 1539, ergänzt und vielleicht noch durch einige eigene Phantasiegebilde vermehrt. So entstand seine merkwürdige Karte, die Wahres und Falsches vermengt, selbst in die Ptolemäusausgaben sich einschlich und längere Zeit die geographischen Darstellungen des Nordens beherrscht hat. Mögen auch Nicolo und Antonio Zeno im Gefolge eines nordischen Seekönigs bis nach Island und Grönland gelangt sein; was Antonio von Estotiland und seinen Städten und lateinisch verstehenden Bewohnern, von dem Goldreichthum des Landes zu erzählen weiss, gehört einfach ins Reich der Fabeln. Wir unterschreiben daher vollständig Nordenskiöld's Urtheil für die vermeintlichen vorkolumbischen Entdecker Amerika's, wenn er schreibt:

> „It is evidently absurd to give these brothers a conspicuous place in the history of geographical discovery because, at least in the first instance, they involuntarily followed a northern viking, sea-king, or pirate, in his enterprise to that part of the New World; which half a millennium before had been discovered by Northmen.“ (Facsimile-Atlas p. 60 a.)



II. DAS ZEITALTER DER ENTDECKUNGEN.



ie Kunde von Berührungen europäischer Seefahrer mit den Gestaden der neuen Welt, und zwar ausschliesslich mit der polaren Hälfte der Ostküsten Nordamerika's, hat den nächsten Kreis der Stammesgenossen kaum überschritten, und hat die verdiente Beachtung nicht gefunden. Die Seevölker Südeuropa's haben nichts davon erfahren, und die romantischen Abenteuer des heimkehrenden Zeno sind, wenn ihnen überhaupt historische Ereignisse zu Grunde liegen, der Vergessenheit anheim gefallen. Nirgends findet sich später, als die romanischen Völker sich lebendiger zur See regten, auch nur die geringste Spur davon, dass man von einem atlantischen Gegengestade Kunde habe. Das zufällige Finden neuer Länder oder Inseln blieb weltgeschichtlich völlig wirkungslos.

Ganz andere Bedeutung gewann die Entdeckung des Genuesen Kolumbus. Es giebt unter allen geographischen Entdeckungen keine von so mächtiger kulturgeschichtlicher Wirkung als diese. Selbst die erste Erdumsegelung unter Magalhaens, der zweifellos ein viel bedeutenderer Seemann und in sich mehr abgeschlossener Charakter war als Kolumbus, tritt hinter der Entdeckungsfahrt von 1492 zurück.

Aber diese Unternehmung tritt keineswegs unvermittelt aus dem zeitgenössischen Rahmen der Ereignisse heraus; vielmehr ist sie so klar mit einer Reihe vorhergegangener Entwicklungsstufen im Seewesen und in der wissenschaftlichen Erkenntniss von der Erde verkettet, dass es nur einer bestimmten Zeitströmung, der Neigung und Lust am Entdecken bedurfte, um die That zur Ausführung reif werden zu lassen. Der Reiz und Drang, die Geheimnisse des sich noch ins Unendliche ausdehnenden

Weltmeers zu entschleiern, musste vor Allem geweckt sein, und der Seemann selbst eine grössere Sicherheit in seinem Gewerbe gewonnen haben, und zwar nicht bloss durch praktische Schulung, sondern auch durch wichtige Erfindungen im Gebiete der Nautik und durch Wiedererweckung wissenschaftlicher Erkenntniss, die auf dem Gebiete der Astronomie und Geographie zwar schon im Alterthum gepflegt waren, aber vom späteren Mittelalter, zum Theil aus religiösen Gründen, abgelehnt und verpönt waren.

Den Italienern gebührt vor Allem, ja fast allein der Ruhm, das Seewesen von den Zeiten der Kreuzzüge an wieder zu neuer Blüthe emporgehoben zu haben. Sie wurden dadurch vom 14. Jahrhundert an die Lehrmeister der romanischen und selbst germanischen Seevölker. Von ihren Kapitänen wurden die spanischen, portugiesischen und französischen Seeleute geschult, unter ihrer Leitung wagte man sich in den unbekannten Ocean hinaus. Sie sind die Wiederentdecker der Madeiragruppe und der Kanarischen Inseln.

Das Bekanntwerden, oder vielleicht richtiger die Entdeckung der Nordweisung der Magnetnadel, und eine geschickte Verbesserung, wodurch diese Entdeckung im Kompass seetüchtig gemacht wurde, förderte die nautischen Leistungen der Italiener so wesentlich, dass man mit Recht von ihnen sagen könnte, das Mittelmeer, das ihnen volle 2000 Jahre vollauf genügt hatte, wurde ihrer Unternehmungslust zu enge. Tollkühn stürmten Verwegene ins Meer hinaus; wollte man doch schon 1291, also im Schlussjahre der Kreuzzüge, von Genua aus den Seeweg um Afrika herum nach Indien auffinden. Aber allzu eifrig und unvermittelt für die Zeit, ohne genügende Vorarbeiten und ohne die erforderliche Erkenntniss von der Grösse und Schwierigkeit der Aufgabe, musste dieser erste Versuch vollständig scheitern, sodass von der Expedition und ihrem Schicksale keine Kunde zur Vaterstadt zurückgelangt ist.

Wir stehen aber um dieselbe Zeit in den Anfängen einer neuen Kunst, mit Hülfe des Kompasses und der durch die Praxis längst genau bekannten Entfernung der Hafenplätze von einander, Karten von den Küsten der Länder, und zwar zunächst und vor Allem am Mittelmeer, mit solcher Treue zu entwerfen, dass der Kundige nicht bloss die Treue des Gemäldes anerkennen musste, sondern dass diese Darstellung jedem Seekapitän nebst der Bussole als bester Führer im Meere dienen konnte. Wurde es den Schiffsführern im 14. Jahrhundert doch schon zur Pflicht gemacht, stets Karte und Kompass an Bord zu haben.

Auch diese Kunst ging von Italien aus, umfasste bald alle Gestade

des Mittelmeeres und Schwarzen Meeres, ja sie erschien sogar im Süden des Kaspischen Sees und drang im Westen durch die Säulen des Herkules hinaus in den Ocean, wagte sich südwärts zwar nur bis zum Südende des Atlasgebirges, nahm aber die europäischen Weltmeerküsten fast mit derselben Treue auf, wie das Mittelmeer und reichte nordwärts mit ihren Leistungen bis nach Schottland und Flandern. Im ganzen Seebereiche der Hansa, an der Nord- und Ostsee hemmte die Eifersucht die gemeinnützige Arbeit an diesen Küstengemälden.

Zahlreiche Blätter dieser Seekarten, später zu Atlanten zusammengeheftet, haben sich erhalten und gelten als sehr werthvolle Urkunden der Geschicklichkeit und der Weite des Horizonts der nautischen Kartographen.

Mit dem Anfange des 15. Jahrhunderts weitet sich der Blick in den Atlantischen Ocean und es erscheinen vermeintlich entdeckte und wirklich gesehene Eilande, zum Theil in fantastischer Form über die noch schmale Fläche des westlichen Oceans verstreut. Um 1350 treten die ersten Inseln aus der Azorengruppe bereits auf den italienischen Seekarten hervor. Aber wie breit der Ocean sich von Osten nach Westen erstrecke, darüber gab man sich keine Rechenschaft. Da in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters die Lehre von der Kugelgestalt der Erde wieder zu allgemeiner Anerkennung gelangt war, so wäre rein theoretisch die Behauptung gerechtfertigt gewesen, dass sich der Ocean westwärts so weit erstrecke, bis er an das Ostgestade Asiens reiche. Wie weit dieser Weg sei oder wie gross man den Durchmesser des Weltmeeres zu schätzen habe, das hatte noch Niemand zu bestimmen gewagt. Es fehlte darum auch jeder Versuch, diese weiten Räume des allgemeinen Meeres kartographisch zur Anschauung zu bringen. Man zeichnete nur das Land, nicht das Meer; und die Umrisse des Landes waren richtig dargestellt, soweit der italienische Seeverkehr reichte. Für alle übrigen bekannten Seegestade herrschte in den Einzelformen eine gewisse Willkür, soweit diese Formen im 15. Jahrhundert nicht schon durch den wiedererweckten Ptolemäus beeinflusst wurden. Das Weltbild trug daher immer noch den Rahmen des Kreises, wie die Darstellung einer Halbkugel, oder einer Ellipse. Das Land füllte den ganzen Rahmen aus und nur am Rande lief, fast noch wie der homerische Fluss Okeanos, ein schmaler Streifen des Weltmeers.

Die Schiffer aber waren bereits genügend mit dem Gebrauch der Seekarten vertraut, dass sie auch den Atlantischen Ocean in der Richtung von Norden nach Süden oder umgekehrt, längs den Westgestaden des Festlandes zu durchschneiden wagten. Nur ins völlig räthselhafte Dunkel

des westlicheren Weltmeers mochten sie wohl auf Tage lang, aber nicht auf Wochen lang vordringen. So wie man ihnen die erste Karte in die Hand geben konnte, auf der der Ocean auch eine Westküste hatte, so musste der Bann gelöst werden. Dann war die Durchquerung der Salzfluth nur noch eine Frage der Zeit.

Aber der Entwurf einer solchen Karte, die erste Darstellung des Oceans in seiner ganzen Breite, liess bis ums Jahr 1474 auf sich warten.

Dann war aber auch die Zeit gekommen, dass eine neue Welt aus der geheimnissvollen Fluth des Weltmeers auftauchen konnte, aber nicht als Frucht einer langen Reihe von wissenschaftlichen Schlüssen, Arbeiten und Fahrten nach einem klar erkannten Ziele, sondern als unverhofftes Geschenk des Zufalls.

Es fragt sich nun, welche Bedingungen erfüllt sein mussten, um an eine Zeichnung des Weltmeers zu gehen.

1. Man musste auf Land- oder Seewegen von Europa her bis an den Ostrand der alten Welt gelangt sein und den Gradabstand der Westküsten Europas und der Ostküsten Asiens annähernd richtig bemessen können, und

2. Man musste die schon von Ptolemäus 150 n. Chr. gelehrte Kunst wieder neu erlernen, Theile der Kugelfläche auf einer Ebene, auf einem flachen Kartenblatte zu entwerfen.

Die Voraussetzung bestand demnach in glaubwürdigen Forschungsreisen nach Indien und China und in dem Studium der im 15. Jahrhundert im Abendlande wieder bekannt gewordenen Kosmographie des Ptolemäus.

In beiden Richtungen übernahm Italien wieder die Führung. Italienische Kaufleute waren es, die bis nach China vordrangen. Unter ihnen nimmt Marco Polo den ersten Rang ein, denn er ist der einzige Kaufmann, der über seine weiten Geschäftsreisen Bericht erstattet hat. Nach einem Aufenthalt von 25 Jahren kehrte er erst 1295 nach Venedig zurück. Er hatte ganz Vorderasien durchzogen, war über das „Dach der Welt“ (Pamir) gestiegen, das gegenwärtig einen Zankapfel zwischen den Russen und Briten bildet, hatte unter Angst und Sorgen die von bösen Geistern beherrschte Wüste Gobi durcheilt und war Jahre lang in dem damals unter mongolischer Herrschaft stehenden China als kaiserlicher Beamter thätig gewesen. Dann hatte er in fürstlichem Gefolge rascher zur See seinen Heimweg von den chinesischen Häfen durch die Inselflur der Sundawelt und über Vorderindien nach Persien genommen und war endlich von hier unter dem Geleite von 200 Reitern über das armenische

Hochland ans Schwarze Meer nach dem Hafen Trapezunt geritten, um mit einer Seereise seine abenteuerlichen Handelszüge im fernsten Orient abzuschliessen. Seine glühenden Schilderungen von dem Reichthum des Morgenlandes, von den menschenwimmelnden Städten China's fanden empfängliche Herzen im Abendlande. Christliche Sendboten und Apostel des Glaubens, sowie unternehmende Kaufleute folgten seinen Spuren; unter ihnen die Franziskaner Johann von Montecorvino, Odorich von Pordenone und Johann von Marignolli, sämmtlich Italiener. Am Ende dieser Reihe steht wieder ein venetianischer Kaufmann Nicolo de' Conti, der in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts über Indien nach Sumatra, Java und Banda vordrang und die Gewürzmärkte und ihren lebhaften Verkehr kennen lernte. Etwa ums Jahr 1440 hatte er seine Heimath wieder erreicht und hielt sich längere Zeit in Florenz auf. Hier war es auch, wo ihn einer der grössten Gelehrten des Jahrhunderts, Paolo Toscanelli, kennen lernte. Da derselbe sich immer sehr lebhaft mit Weltkunde beschäftigte, so darf man als gewiss annehmen, dass er die günstige Gelegenheit benutzt hat, um sich von dem weitgereisten Kaufmanne nicht bloss eingehende Schilderungen der fernen Länder, sondern namentlich auch möglichst genaue Angaben über die räumlichen Verhältnisse der Landschaften des Morgenlandes, über die Entfernung der Hapthandelsplätze von einander und die einzuschlagende Himmelsrichtung geben zu lassen; denn das waren die Elemente, aus denen man, wenn auch nur in ganz allgemeinen Zügen, ein Ländergemälde zusammensetzen konnte.

Natürlich wurden dazu auch die Angaben Marco Polo's verwerthet. Aber von noch grösserer Bedeutung, nicht nach dem Inhalt, sondern nach der formalen Behandlung des Aufbaus, nach dem wissenschaftlichen Entwurf eines Kartennetzes war es, — und dies ist das zweite oben bereits genannte Moment — dass seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts das grundlegende Werk des Ptolemäus in lateinischer Uebersetzung unter den Kulturvölkern des Abendlandes wieder bekannt wurde; denn die Kenntniss des Griechischen war fast ganz erloschen. Um die Verbreitung der griechischen Literaturschätze machte sich damals der Byzantiner Emanuel Chrysoloras sehr verdient, der als Gesandter an verschiedenen Höfen thätig gewesen war, später als Lehrer der griechischen Sprache in Italien lebte und 1415 zu Konstanz starb. Einer von seinen Schülern, Jacobus Angelus, machte sich an die lateinische Uebersetzung des Ptolemäus und beendigte sie glücklicher Weise schon 1410, also bei Lebzeiten des Chrysoloras.

Diese Uebersetzung wurde nun handschriftlich vervielfältigt und mit den Karten versehen, die zu dem griechischen Originale gehörten. Nach der Handschrift des Ptolemäus, die sich aus dem Athoskloster zu Watopedi erhalten hat, zu urtheilen, waren die Zeichnungen der Karten recht flüchtig, das Gradnetz aus freier Hand, ungenau und unsicher über die Länder gezogen, und ebenso alle Küsten und Flussläufe ohne Genauigkeit nachgebildet. Indessen wurden diese Nachlässigkeiten und Nachtheile doch bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen durch die im Texte gegebenen Methoden der Kartenprojektion und durch die (scheinbar) astronomischen Längen- und Breitenbestimmungen, die jedem Orte beigegeben waren.

Bei der Verwerthung dieser wissenschaftlichen Grundlagen für eine gute Karte sehen wir in der ganzen Entwicklung der Zeitströmung, welche die Enthüllung einer neuen Welt vorbereitete, zuerst auch einen deutschen Gelehrten thätig.

Es war das unzweifelhafte Verdienst des Säcularpriesters Nicolaus Germanus, (bisher in der Regel, aber unrichtig Nicolaus Donis genannt), dass er die lateinische Uebersetzung von Schreibern sorgfältig abschreiben liess und sie dann mit schön gemalten, nach einer verbesserten Projektion ausgeführten Karten versah, deren Inhalt sich streng an das Original hielt. Auch wagte er es schon, zu den alten Karten des Alexandrinischen Geographen einige neue hinzuzufügen, die als die Anfänge einer neuen vielverheissenden Thätigkeit auf diesem wissenschaftlichen Gebiete ausserordentlich anregend gewirkt haben. Die Zeichensprache, die Donis in der Kartographie eingeführt hat und die dann, nach seinem Tode (1471?) in den seit 1478 durch den Druck vervielfältigten Ptolemäusausgaben beibehalten wurden, diese Sprache oder Zeichenmethode ist maassgebend geworden für alle folgenden Zeiten bis auf unsere Tage.

Alle hervorragenden Geister, Geistliche und Weltliche, begrüssten freudig die neue Wissenschaft; und es mag genügen, zwei Männer zu nennen, die sich beide eines anerkannten Weltrufes erfreuen: Toscanelli, den florentinischen Arzt, und Nicolaus Cusanus, den deutschen Kardinal. Beide, mit einander befreundet und in Italien längere Zeit in innigem Umgange verkehrend, haben sich auch mit Kartenentwürfen nach der Methode des Ptolemäus lebhaft beschäftigt. Die wichtigste Projektion des Alexandriners war die konische oder Kegelprojektion, wobei die Breitenkreise parallel verlaufen und die Mittagslinien auf der Nordseite des Gleichers sich allmählich, gegen den Pol zu, einander nähern.

Von Toscanelli sowohl als von Cusanus ist es bekannt, dass

sie sich derselben Entwurfsart bedient haben. Dem Kardinal verdanken wir die älteste, erst lange nach seinem Tode in Eichstädt 1491 gestochene Karte von Deutschland.

Der florentinische Arzt hat zuerst, so viel wir wissen, in das Netz der Kegelprojektion den ganzen Raum des Weltmeers vom Aequator bis zum 60° N. gespannt und zum erstenmal zu zeigen gewagt, wie sich am Ocean die Küsten Westeuropas und Ostasiens einander gegenüberliegen.

Ob diese Arbeit nur aus wissenschaftlichem Interesse unternommen ist, ob Toscanelli ursprünglich nur ein kartographisches Problem lösen wollte, lässt sich nicht mehr erkennen; denn es fehlt darüber in seinen Briefen, die auf die Karte Bezug nehmen, jeglicher Anhalt. Jedenfalls hat er sich Jahre lang mit dieser Aufgabe beschäftigt und hat dann, als er die hervorragend praktische Verwerthung seiner Karte ersah, sich an die höchste Leitung der damals schon mit Aufmerksamkeit namentlich von den Italienern verfolgten Seeunternehmungen gewandt, wodurch sich die Portugiesen in der planvollen Enthüllung der Westküsten Afrika's vor allen andern Völkern Europa's hervorthaten.

Der portugiesische Prinz Heinrich (geb. 1394, gest. 1460), dem die Geschichte den Ehrentitel des Seefahrers verliehen hat, obwohl er nie eine Entdeckungsreise unternommen oder geleitet hat, hatte es frühzeitig als seine Lebensaufgabe erkannt, die Westküste Afrika's weiter gegen Süden zu entschleiern; denn gegenüber den Kanarien hörte im Alterthum die genaue Kunde auf, und das Mittelalter hatte diese Grenzen auch nicht überschritten.

Dass der Prinz von Anfang an den Seeweg nach Indien gesucht hätte, darf man nicht behaupten; dagegen ist es wahrscheinlich, dass ihm gegen Ende seines Lebens die Hoffnung aufleuchtete, dieses edelste Ziel einer grossen Seefahrt zu finden. Aber Indien war damals ein sehr weiter und sehr verschwommener Begriff, von dem gegenwärtig eigentlich nur der innere Kern oder das Mittelstück in den beiden indischen Halbinseln Südasiens seinen Namen bewahrt hat. Indien begann nach der Auffassung jener Zeit schon am Rothen Meere auf afrikanischem Boden. Das Land des fabelhaften Priesterkönigs Johannes, unser heutiges Habesch, und die Küstenregionen unseres ostafrikanischen Koloniallandes bis nach Madagaskar bildete die westlichsten Gebiete, die man zu Indien rechnete. Von hier an gehörte alles Land am Indischen Ocean, von Arabien bis nach China und Japan zu Indien. Da gab es ein Gross- und Klein-Indien, Oberindien, Südindien, Indien vor dem Ganges und hinter dem Ganges.

Die Hoffnung nun, nach diesen Ländern von Portugal aus auf dem Seewege zu gelangen, konnte doch nur dann berechtigt erscheinen, wenn die Küste Afrika's nicht mehr nach Süden, sondern nach Osten verlief. Nun hatte zwar Prinz Heinrich von 1416 an fast alljährlich Schiffe ausgesandt, die Küste Afrika's weiter gegen Süden zu verfolgen, aber bis zum Jahre 1434 hatte keiner von seinen Seeleuten es gewagt, das Kap Bojador (26 ° 7 ′ n. Br.) zu dubliren, denn man hätte, wegen der weit ins Meer hinauslaufenden Untiefen, sich soweit vom Lande entfernen müssen, dass man es aus dem Gesichte verlor. Und zu einem solchen Wagniss getraute sich Niemand, Schiff und Mannschaft zu opfern. Die Portugiesen standen noch im Anfange ihrer seemännischen Schulung und trieben nur Küstenschiffahrt. Erst als Gil Eannes, man möchte sagen „auf Tod und Leben“, um die leichtsinnig verscherzte Gunst des Prinzen wieder zu erwerben, um Bojador herumsteuerte, da war der Bann gebrochen, da waren die Fesseln des Oceans gelöst. Dionysius Dias erreichte 1445 das grüne Vorgebirge und damit das Gebiet der Negerrasse. Hier zerriss eine andere Fessel, die mächtige Fessel des Autoritätsglaubens, den das Mittelalter ohne Prüfung von dem klassischen Alterthum übernommen hatte, und zwar auf den unantastbaren Namen des Aristoteles, der Glaube, dass die heisse Zone wegen übergrosser Hitze wasserlos dürr, pflanzenlos wüst und menschenleer sein müsse, und dass es unmöglich sei, durch die glühende Zone hindurch auf das Gebiet der südlichen gemässigten Zone zu gelangen. Wie ganz anders zeigte sich die tropische Natur in Afrika selbst! Nördlich und südlich vom grünen Vorgebirge ergossen sich die Wasser des Senegals und Gambia's in den Ocean. Schlanke Palmen und plumpe Affenbrodbäume vertraten eine fremdartige Pflanzenwelt und je weiter man nach Süden steuerte, desto häufiger zeigten sich die schwarzen Bewohner am Strande, an den Flüssen, auf den Höhen.

Man fing nun an, doch seinen eigenen Augen mehr zu trauen, als den unerwiesenen Lehrsätzen des Alterthums, und begann schüchtern an diesen Theorien seine Kritik zu üben. Man höre nur, wie sich einer der ersten Portugiesen vernehmen lässt, der in die Negerländer eindrang. „Das alles, heisst es in seinem Berichte, schreibe ich nur mit Verlaub Seiner Gnaden des Ptolemäus (Ptolemäus galt, in Folge einer Verwechselung mit den ägyptischen Fürsten aus dem Stamme der Ptolomäer, auch für einen König oder wurde wohl auch als der königliche Geograph bezeichnet), welcher recht gute Sachen über die Entstehung der Welt hat verlauten lassen, aber in einem Stücke sehr fehlerhaft dachte. Er zerlegte die ihm bekannte Welt in drei Theile, nämlich in den bewohnten mittleren,

in den arktischen, der wegen seiner Kälte, und in den tropischen, der wegen seiner Gluthitze unbewohnbar ist. Nun hat sich aber das Gegentheil herausgestellt. Zahllos wohnen am Aequator schwarze Völkerschaften, und zu unglaublichem Wuchse erheben sich die Bäume, denn grade im Süden steigerte sich die Kraft und Fülle des Pflanzenwuchses, wenn auch die Formen fremdartig gestaltet sind."

Am grünen Vorgebirge beginnt eine neue, vorurtheilsfreie Naturanschauung; hier liegen die Keime einer neuen Wissenschaft und einer freiern Bewegung des Geistes.

Vom grünen Vorgebirge verläuft die Küste erst südöstlich, später immer mehr nach Osten. Schon in den nächsten Jahren gelangten die Schiffe des Prinzen bis zur Serra Liona, und nun richtete Heinrich der Seefahrer seinen Blick auf das Reich des Priesterkönigs. Wenn er es erreichte, durfte er einer willkommenen Aufnahme gewiss sein. Der Priesterkönig war doch zweifellos christlichen Glaubens und musste als Bundesgenosse gegen die Anhänger Mohammeds gewonnen werden. Ueberhaupt hatte es von Anfang an mit in dem Plan des Prinzen gelegen, südlich von Marokko nach christlichen Bundesgenossen auszuschauen; denn da die maurischen Fürsten in Marokko niemals von Süden Hilfsvölker bekommen hatten, die ihnen im Streit mit der spanischen Christenheit beistanden, so musste nach seiner Meinung der Islam dort bald seine Südgrenze finden. Und jenseits, noch weiter im Süden, hoffte man, falls es noch Menschen gäbe, wieder Christen anzutreffen. Das hatte sich nun zwar weder in Senegambien noch an der Guineaküste bestätigt; aber wohl brachten seine Kapitäne die Nachricht heim, es gäbe im Innern der Negerländer mächtige Ströme, die nach Osten flössen. Noch ohne klare Vorstellung von den Naturgesetzen, die bei der Entwicklung und Begrenzung eines Stromgebiets herrschen müssen, nahm man gern die Vermuthung für Wahrheit, dass der obere Lauf des Senegals oder Gambia's sich im Binnenlande mit einem andern, Niger genannten Strom in Verbindung setze und nun nach Osten fliesse, bis er wohl gar in Oberägypten zum Quelllaufe des Nils werde. An solche, für uns unmögliche Wasseradern des Erdballs nahmen auch die Gelehrten jener Tage keinen Anstoss. Das Weltbild des italienischen Kartographen Andreas Biancho von 1436 und die noch berühmtere Weltkarte Fra Mauros von 1457—59 legen davon Zeugniss ab. Sie zeigen deutlich die Anschauungen um die Mitte des 15. Jahrhunderts, also in den letzten Lebensjahren des Prinzen.

Dürfen wir uns dann wundern, dass er auf solchen geheimnissvollen Wasserwegen das Land des Priesterkönigs zu erreichen hoffte? Dann war

er in Indien und hatte die beste Zuversicht, einen christlichen Bundesgenossen zu finden.

Es lag also danach den Unternehmungen des Prinzen ein Glaubensmotiv zu Grunde; und doch musste auch weltklug berechnet werden, ob die bedeutenden Kosten der Ausrüstungen durch Handelsgewinn wieder gedeckt würden. Man musste sich den Alleinhandel und Alleinverkehr nach jenen Ländern sichern, und das konnte damals in internationaler Weise nur durch den Spruch des Papstes geschehen, dessen Gunst leicht zu gewinnen war, weil es sich um die Stärkung des christlichen Glaubens handelte. So schenkte denn „der Papst den Portugiesen zu verschiedenen Zeiten, im Jahre 1443, 1452, 1454 und 1455 die Länder der Sarazenen und Heiden in Afrika. In der ersten Bulle erlaubte er nur den Bischöfen, alle Diejenigen, die sich zu den Seezügen nach Nordafrika würden brauchen lassen, oder dazu Geld hergaben, mit dem Kreuze zu bezeichnen und ihnen Ablass ihrer Sünden zu ertheilen, doch ohne die spanischen Ansprüche auf diese von Sarazenen bewohnten Länder zu verletzen. Als aber die Portugiesen bis zu den Negerländern vorgedrungen waren, überliess er ihnen 1454 alle Länder der Heiden vom Kap Bojador an gegen Süden. Er verbot nicht nur allen christlichen Regenten ohne Erlaubniss des Königs von Portugal, dahin zu schiffen, sondern verstattete diesen auch, die Heiden in ewiger Knechtschaft und Sklaverei zu behalten.“ (Muñoz, Gesch. d. neuen Welt I, 205. Weimar 1795). Aehnliche Bullen wurden später den Spaniern für die neue Welt verliehen.

Nach dem Tode des Prinzen Heinrich verfolgte König Alfons V. in den ersten Jahren noch mit grosser Lebhaftigkeit die weiteren Entdeckungen an der Küste von Guinea, bis man zu dem heutigen Liberia gelangte; dann erlahmte die Theilnahme, weil die Verwicklungen zwischen Portugal und Spanien die ganze Aufmerksamkeit und alle Mittel des Königs in Anspruch nahmen. Der Handel nach Guinea wurde gegen eine jährliche Summe an den Portugiesen Fernão Gomez vergeben, der sich ausserdem verpflichten musste, auf eigne Kosten das Entdeckungswerk zu fördern und jährlich etwa hundert spanische Meilen (Leguas) weiter die Länder zu erforschen. João de Santarem und Pedro de Escalone entdeckten 1471 die Goldküste, und zeigten somit, dass die Gestadelinie von Guinea auf weite Strecken nach Osten verlief. Es schien eine günstige Vorbedeutung dafür zu sein, dass der Weg nach Indien offen stehe. Wenn uns nun aber der portugiesische Geschichtsschreiber João da Barros berichtet, dass Fernão do Po in demselben Jahre 1471 schon die Insel entdeckt habe, die jetzt noch seinen Namen trägt, dann

mussten die portugiesischen Seefahrer dort leider auch bald die betrübende Entdeckung machen, dass die afrikanische Küste sich von neuem gegen Süden wende und die kaum gehegte Hoffnung auf Indien wieder zu nichte mache. Da nun vollends die Küste nach SSW verlief, sahen wohl auch die kühnsten Männer das ersehnte Ziel weiter denn je in die Ferne gerückt. Es trat nothwendiger Weise ein Stillstand in den Unternehmungen ein, und zwar um so mehr, als man fühlte, dass auch des Königs Auge nicht mehr wie sonst auf jene fernen Küsten gerichtet sei.

In diese Zeit des Stillstands und wohl auch des Missbehagens über den unerwartet ungünstigen Verlauf der Guineaküste setzt nun der, ganz neue Bahnen empfehlende Plan Toscanelli's ein.

Die Portugiesen bemühten sich nun schon über 50 Jahre, zwar anfänglich ohne bestimmte Absicht, später aber auch mit klarer hervortretendem Ziel, um Afrika herum einen Weg nach Indien zu finden. Die Ergebnisse der letzten Entdeckungsjahre schienen aber dem Plane unerwartete Schwierigkeiten entgegenzustellen. Würden sie nicht besser thun, den afrikanischen Weg ganz zu verlassen und den Kurs gerade nach Westen über den Ocean zu nehmen? Wollte man das mit voller Ueberzeugung beweisen, dann war die Darstellung auf einem Globus das geeignetste Mittel. Schon das Alterthum war bei der wissenschaftlich begründeten Lehre von der Kugelgestalt der Erde zum Entwurf eines Globus geschritten; der Grieche Krates von Mallos in Cilicien, den Strabo einen Grammatiker nennt, gilt als der Erste, der die Land- und Meervertheilung auf einer Erdkugel darstellte. Da das frühere Mittelalter die Kugelgestalt der Erde leugnete, so kann natürlich auch von ähnlichen plastischen Gebilden nicht die Rede sein. Zur Zeit Toscanelli's (1397 bis 1482) war man indess mit diesen Vorstellungen von der Erdgestalt wieder vertrauter geworden. Er spricht von einem Globus, wie von einer keineswegs neuerfundenen oder wieder bekannt gewordenen Art, die ganze Erde anschaulich darzustellen, wobei wir nur zu beklagen haben, dass sich von Globen aus seiner Zeit nichts erhalten hat, so dass der Erdapfel Martin Behaim's, den er 1492 seiner Vaterstadt Nürnberg entwarf, nicht nur der ältest-erhaltene Globus ist, sondern auch der älteste ist, der literarisch erwähnt wird.

Toscanelli spricht sich über diese Frage, wie man am klarsten den kürzesten Seeweg nach Indien nachweisen könne, in einem Briefe aus, den er am 25. Juni 1474 an den Beichtvater des Königs von Portugal, Martinez, richtete. Dieser ausserordentlich wichtige Brief ist uns glück-

licher Weise in mehrfachen, wenn auch nicht ganz authentischen Abschriften oder Uebersetzungen erhalten. Der florentinische Gelehrte empfiehlt darin dem König Alfons den Westweg über den Ocean als die bequemste, sicherste und kürzeste Linie nach Indien. Er hat, wie er schreibt, über diesen Gedanken sich schon oftmals ausgesprochen und ist überzeugt, es liesse sich auf einem Globus das auch am einfachsten nachweisen; indess verkennt er die Schwierigkeit nicht, von Italien aus ein solches plastisches Erdgemälde dem König von Portugal nach Lissabon übermitteln zu können, und zieht darum die bequemere Art der Darstellung des Seewegs auf einer Karte vor, auf der der Atlantische Ocean die Mitte des Blattes einnimmt. Im Osten wird das Meer von der Küste der alten Welt von Irland bis nach Guinea, im Westen dagegen vom Ostrande Asiens begrenzt, wie er denselben nach den Schilderungen Polo's und Conti's mit Zugrundelegung der Auffassung des Ptolemäus entworfen hat. In dem Weltmeere selbst liegen, dem Ostrande näher die Azoren, Kanarien und Kapverden, weiterhin die Fabelinsel Antilia, ein Gebilde, das zuerst im Anfange des 15. Jahrhunderts auf den Seekarten auftaucht, ohne dass man den Ursprung sicher nachweisen könnte, und endlich vor den tausenden von herrlichen Eilanden, mit denen nach Polo's Aussage Südostasien begrenzt erscheint, das längliche Viereck der goldreichen Insel Zipangu (Japan). Das Gradnetz der Karte zeigt die horizontalen Breitenkreise in gleichen Abständen und ebenso verlaufend, gegen Norden einander näherrückend, in Abständen von 5 zu 5 Grad die Mittagslinien. Wenn nun von Lissabon zu den grossen Handelsplätzen Chinas 26 solcher Gradabtheilungen eingetragen sind, so betrug also nach Toscanelli's Ansicht die Breite des Oceans zwischen China und Europa nur 130 Grade, während er die Ausdehnung der Landmassen der alten Welt von Lissabon ostwärts bis zur Küste Chinas zu 230 Graden annahm. Diese Ausdehnung war, allerdings durch die Autorität des Ptolemäus begünstigt, dermaassen überschätzt, dass wir nach unserer jetzigen richtigen Erkenntniss erklären müssen: gerade das umgekehrte Verhältniss entspricht der Wahrheit. Die Landmasse der alten Welt umfasst nur 130 Meridiane, dagegen der Ocean 230 Meridiane, wobei natürlich Amerika ganz ausser Berechnung fällt. Toscanelli hatte sich also in der Schätzung sehr geirrt, und wer seinem Rathe folgte, hätte das zu seinem eigenen Schaden bei dem ersten Versuche erkennen müssen.

Aber nach damaliger Weltauffassung hatte Toscanelli recht, wenn er an Martinez schrieb: Der Seeweg ist kürzer als der, den Ihr nach Guinea nehmt. Obwohl ich nun überzeugt bin, dass sich das auf einem

Globus zeigen lässt, so ziehe ich es doch vor, der leichteren Mühe und des besseren Verständnisses wegen den Weg auf einer den Seekarten ähnlichen Karte zu erläutern: und so sende ich Sr. Majestät eine eigenhändig gezeichnete, worauf der ganze Westen der bewohnten Welt von Irland bis nach Guinea sammt allen Inseln, die auf diesem Wege liegen, gemalt sind. Ihnen gegenüber gegen Westen ist der Anfang von Indien mit den Inseln und Städten dargestellt."

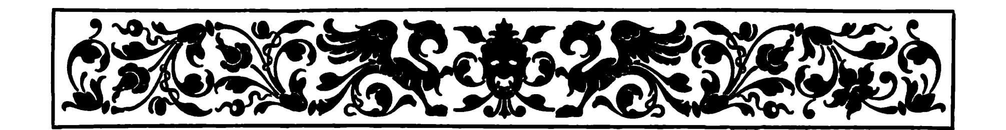
Trotz der genauen Darstellung und der ausführlichen Erläuterungen, die Toscanelli seiner Karte beigab, und in denen er sich auf die Mittheilungen von Reisenden, von Augenzeugen berief, mit denen er selbst gesprochen hatte; so machte sein Vorschlag doch nicht den gewünschten Eindruck. Weder der König noch seine Räthe scheinen vollständig für die Idee gewonnen worden zu sein; denn sonst würde man wohl in späteren Zeiten, wenn auch augenblicklich um 1474 die Beziehungen zu Spanien sich zu verwickeln drohten, wieder auf den Plan zurückgekommen sein. Doch darüber verlautet nichts; vielmehr hemmten die von 1475—79 währenden Kriegswirren jede Unternehmungslust. Auch in Afrika waren die Entdeckungen zum Stillstand gekommen, und so vergingen auch die letzten Regierungsjahre des Königs Alfons ohne eine bedeutende Seeunternehmung.

Anders gestalteten sich die Verhältnisse, als 1481 König Johann II. auf den portugiesischen Thron kam. Dieser liess sich die afrikanischen Besitzungen und das alleinige Recht auf Entdeckungen in Guinea durch eine päpstliche Bulle neu bestätigen, nahm den Titel „Herr von Guinea" an und begann Schiffe zu rüsten, um den weiteren Seeweg nach Indien zu erkundigen.

Portugal zog wieder mehr das Interesse der seefahrenden Nationen auf sich; Lissabon wurde der Sammelplatz unternehmender junger Männer, die sich bereit stellten, an den Entdeckungsfahrten, oder an dem Handel nach Guinea, oder an den Kämpfen und Eroberungen, oder überhaupt an sich bietenden Abenteuern theilzunehmen. Italiener vor Allem, daneben auch Niederländer und Deutsche, fanden sich ein, und Manchem gelang es, zu Ehren und Ansehen zu kommen.

Und nicht bloss der Hof und das Gefolge des Königs folgte diesem Zuge der Zeit; auch in privaten Kreisen erwachte die Unternehmungslust, und namentlich unter dem Seevolke ging manche geheimnissvolle Sage von entdeckten und gesehenen Inseln im weiten Meere um und entzündete die Phantasie. Das Seegewerbe bot den Reiz und die Aufregung des Glücksspiels. — Zu den Fremdlingen, die in Portugal ihr Glück suchten, gehört auch Kolumbus.





III. CHRISTOPH KOLUMBUS.

Ueber das Vorleben dieses merkwürdigen Mannes sind wir sehr wenig unterrichtet; erst von der Zeit an, wo er in Portugal die Augen der Zeitgenossen auf sich zog, kennen wir seinen Lebenslauf. Wenn er selbst seine Herkunft nicht nur geflissentlich im Dunkel liess, sondern auch falsche Vorstellungen darüber verbreiten half oder wenigstens solchem Gerede und Gerücht nicht widersprach, so muss man annehmen, dass, seitdem er berühmt und durch seine Entdeckungen in Aller Mund gekommen war, aus seiner Jugendzeit manches Ereigniss, wenn es wieder bekannt geworden wäre, seiner Stellung Eintrag würde gethan haben. Dass die unter dem Namen seines zweiten Sohnes Ferdinand 1571 zuerst in Venedig erschienene Biographie des Entdeckers in der uns vorliegenden Gestalt nicht authentisch sein kann, ergiebt sich bei ruhiger kritischer Beleuchtung leider nur zu bald. Da man aber bis vor zwei Jahrzehnten diese „Historien“ für den wahren Grundstein jeder Darstellung und Auffassung vom Charakter und Leben des berühmten Genuesen hielt, so hat das lange, allzulange das wahre geschichtliche Bild des Mannes verschleiert. In Italien, Deutschland und Nordamerika gewinnt die neue Auffassung immer mehr Boden unter den Historikern; dagegen sträubt sich das gelehrte Spanien, allerdings mit schwachen Beweismitteln, immer noch, veralteten und irrigen Meinungen zu entsagen. Da gilt Kolumbus immer noch, wie er es selbst behauptet hat, als ein Mann von vornehmer Geburt, aus altem Patriziergeschlecht, dem eine Reihe genuesischer Admiräle entstammt waren. Da ist er der hervorragende, seiner Zeit voranschreitende, weitsichtige, geniale Seemann, der aus eigener Initiative, nicht von Fremden beeinflusst, den genialen Plan einer Fahrt quer

über den Ocean entwirft, der gottgesandte, gläubige Held, an dessen Leben und Thaten kaum ein Makel haftet, der mit fürstlichem Undank belohnte Märtyrer, den die Kirche, wie wir es im kommenden Herbst erleben werden, die Pflicht hat, selig zu sprechen.

Die Ansichten gehen auch jetzt noch so weit auseinander, dass, wenn wir die Gegensätze scharf aussprechen wollen, auf der einen Seite Kolumbus als ein Pirat, ein Abenteurer bezeichnet wird, der in Spanien sich den Glaubensmantel umthat, um die Hülfe der Geistlichkeit zu gewinnen, während er auf der andern Seite als ein Heiliger dasteht, dessen Worte und Briefe ein Gegenstand religiöser Verehrung zu sein verdienen.

Das offizielle Organ der Säcularfeier in Spanien, die prachtvoll ausgestattete Zeitschrift El Centenario, (No. 1 S. 5) übertreibt die Kolumbus-Verehrung noch mehr, wenn sie schreibt: „que no hay en la historia de nuestro linaje otro mayor en lo meramente humano: no hay acaso otro mayor, salvo la teofania del Sinai y el suplicio redentor del Gólgota.“ Also Moses auf dem Sinai, Christus auf Golgatha und — Kolumbus in Amerika!

Historisch festgestellt ist durch urkundlichen Beweis, dass Kolumbus in der zweiten Hälfte des Jahres 1446 oder im Anfange des folgenden Jahres, und zwar höchst wahrscheinlich in der Stadt Genua selbst geboren ist. Seine Familie stammt aus den östlichen Vororten der Stadt und sein Vater Domenico Colombo, geboren um 1418 und gestorben um 1494, besass mindestens vom Jahre 1457 an ein Haus in Genua. Christoforo, der älteste Sohn, ergriff dasselbe Gewerbe wie sein Vater, er wurde Wollweber und hielt sich nachweislich bis 1473 in seiner Vaterstadt und dem benachbarten Städtchen Savona auf. Dass er inzwischen gelegentlich kleine Seereisen im Mittelmeer gemacht haben kann, ist dabei nicht ausgeschlossen. Im Jahre 1474 weilte er kurze Zeit auf der Insel Chios, die damals im Besitz Genua's war.

Dann hören wir in Italien nichts mehr von ihm. Im Jahre 1477 ist er in England, in Bristol. Was über seine Fahrt über Island hinaus und noch dazu im Februar, ins nördliche Eismeer erzählt wird, ist tendenziöse Erfindung, deren Zweck leicht zu erkennen ist.

Bald darauf taucht er in Portugal auf. Ob er schon vorher vorübergehend in Lissabon geweilt habe und von hier aus England besuchte, entzieht sich völlig unserer Kenntniss. Sein erstes Auftreten in Portugal ist in recht starken Farben romanhaft aufgeputzt; aber dass er in Lissabon emporgekommen ist, steht ausser Frage. Indes bleibt es unerklärlich, wie ein Mann in seiner bürgerlichen Stellung, der, wenn er auch das Woll-

gewerbe nicht betrieb, doch lange der Innung angehörte und dann als Matrose auf See ging, die Verbindung mit einem Patriziergeschlecht hat finden können. Denn es ist eine unbezweifelte Thatsache, dass er sich mit einer vornehmen Dame aus dem Hause Perestrello verheirathete. Hatte er als Landsmann in der Familie Perestrello's, der aus Piacenza stammte, Aufnahme gefunden? Dass bloss die flüchtige Bekanntschaft mit dem Edelfräulein während der Messe zu dem Ehebunde geführt haben solle, ist nicht ganz wahrscheinlich. Ihr Vater war seit Jahren todt, aber als Lehnsherr der Insel Porto Santo hatte er doch eine so angesehene Stellung in der Gesellschaft gehabt, dass sich auch seine nachgelassene Familie dieses Vorzuges erfreuen musste.

Wann diese Ehe geschlossen ist, lässt sich nicht sicher bestimmen. Jedenfalls hörte von nun an wohl das unstäte Leben des Genuesen auf, wenn auch nicht ausgeschlossen ist, dass er auch nach seiner Verheirathung noch ein oder zweimal unter der Regierung des Königs Johann, also nach 1481, eine Fahrt nach der Goldküste in Guinea unternommen hat, wo um jene Zeit das erste portugiesische Fort La Mina errichtet worden war. Mit dem neuen Aufschwung der afrikanischen Forschungen, mit dem lebhafter erörterten Plane eines Seeweges nach Indien hängen in Lissabon, dem Mittelpunkte aller dieser Fragen, auch die lebendige Antheilnahme und die wissenschaftliche Vertiefung zusammen, die Kolumbus in der ihm durch die Gunst der Heirath gebotenen Musse gewinnen konnte.

Nur durch seine Verbindung mit einem vornehmen Geschlechte erklärt es sich auch, dass er von dem Briefe Toscanelli's Kunde erhalten konnte und von dem Plane des italienischen Gelehrten, die Portugiesen auf eine seiner Meinung nach richtigere Bahn nach Indien zu bringen.

Mochte Kolumbus auch für sich Alles gesammelt haben, was man sich am Hafen zu Lissabon von fernen Inseln und unbekannten Ländern im Westen erzählte, und was man von Treibprodukten aus der See aufweisen konnte, die aus fremden Hölzern, Bambusstäben, wie sie nur in Indien gewachsen sein konnten, oder gar seltsamen Schnitzwerken bestanden; das alles konnte ihm wohl den Schluss gestatten, dass im Schoosse des westlichen Meeres noch manches Land oder manche Insel verborgen sei, von denen man noch keine bestimmte Kenntniss gewonnen; allein wo diese Ziele seiner sehnlichsten Wünsche zu suchen seien, das erzählten die beweglichen Fluthen nicht.

Was er an Kosmographien zu Rathe zog — und hier war das ziemlich kritiklose Werk des Kardinals Pierre d'Ailly für ihn und seine Weltansicht maassgebend — das erzählte, gleichfalls auf die Autorität des

Aristoteles gestützt, von der Schmalheit des Atlantischen Oceans, und dass man auf der Oberfläche der Erde sechsmal mehr Land als Wasser annehmen müsse. Dann musste doch das Atlantische Meer sich auch durchqueren lassen. Nur fehlte noch das handgreifliche Ziel, der Nachweis eines möglichen Weges. Hätte man eine Seekarte besessen, dann konnte man danach steuern. Leider war der Ocean allein noch nie Gegenstand einer solchen kartographischen Darstellung geworden.

Nun hörte aber Kolumbus von der Karte Toscanelli's. Wenn er davon Einsicht nehmen konnte, wusste er auch den rechten Weg einzuschlagen. Das nach Lissabon geschickte Original muss ihm wohl unerreichbar gewesen sein. Wurde es als Geheimniss behandelt? Gewiss ist, dass Kolumbus sich direkt an Toscanelli gewandt hat, um eine Abschrift davon zu erhalten, und dass er sich in seinem Briefe dem florentinischen Gelehrten nicht als Landsmann, als Italiener vorgestellt hat; denn Toscanelli behandelte ihn als Portugiesen. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass auch Kolumbus die Sache heimlich trieb und wünschte, dass Niemand erfahre, wie er in den Besitz der für ihn unentbehrlichen Karte gekommen sei.

Toscanelli willfahrte gern seinen Wünschen, und bald trat Kolumbus mit seinem Plane hervor. Es ist undenkbar, dass er sich noch an den König Alfons gewandt habe; denn da dieser den Vorschlag Toscanelli's abgelehnt hatte und durch seine Beweise von der leichten Ausführbarkeit nicht überzeugt worden war, so konnte es noch weniger einem unbekannten Seemanne gelingen, den König umzustimmen. Ein Erfolg war hier von vornherein ausgeschlossen.

Es bleibt demnach nur die Möglichkeit, anzunehmen, dass Kolumbus erst unter der Regierung Johann's II. mit einem bestimmten Plane hervorgetreten sei, und zwar um so mehr, als dieser König den Entdeckungen eine viel lebhaftere Theilnahme erwies. Auch passt es viel natürlicher in den Entwicklungsgang des Genuesen, soweit wir uns über sein Leben in Portugal ein Bild, wenn auch nur in Umrissen, entwerfen können. Musse im Hause Perestrello, Beschäftigung mit der Kosmographie (Imago mundi) des Kardinals von Cambray und den Reisen Marco Polo's, dazwischen Fahrten nach England und Guinea müssen als die nöthigen Vorbereitungen zu seinen Vorschlägen gelten. Er musste nicht bloss auf seine Erfahrung im Seewesen hinzeigen können, wenn man ihm zu einem kühnen Zuge durch den Ocean Schiffe und Mannschaften anvertrauen sollte; er musste aber auch wissenschaftlich gewappnet sein, um die etwa auftauchenden Bedenken und Einwände widerlegen zu können;

er musste die landläufigen Ansichten über die Land- und Wasservertheilung der Erde kennen und auch die Annahme seines Gewährsmannes Toscanelli für die mächtige Erstreckung Asiens gegen Osten mit Beweisen erhärten können.

Der König Johann schien wohl geneigt, den kühnen Versuch einer Westfahrt zu wagen; aber er forderte doch vorher das Urtheil einer Junta ein, an der der Bischof von Ceuta und die Leibärzte Rodrigo und Joseph theilnahmen. Die Entscheidung dieser Gelehrten fiel zu Ungunsten des Kolumbus aus. Merkwürdig ist die Begründung ihres Urtheils, wie der portugiesische Geschichtsschreiber da Barros die Sache darstellt. „Dieser Colombo," schreibt er, „hatte im Marco Polo von dem Reiche Kathai (China) im Orient und von einer grossen Insel Zipangu (Japan) gelesen und kam nun auf den Gedanken, dass man vielleicht auf dem Weltmeere so weit westwärts schiffen könnte, bis man Japan erreiche. Da aber Colombo ein eitler, phantastischer Schwätzer war, so hielten der König und seine Räthe Alles, was er vorbrachte, für Hirngespinste weil er sich nur auf die Berichte Marco Polo's stützte."

Hier ist namentlich der Schluss beachtenswerth. Kolumbus berief sich also nur auf Polo. Von der Karte Toscanelli's ist keine Rede. Gewiss sollte sie seinen Kurs bestimmen, aber die Junta durfte nicht erfahren, dass er die Karte besitze. Ohne diese entfiel aber der ausschlaggebende Grund. Kolumbus musste also wohl selbst fühlen, dass er sich auf unrechtmässige Weise Kenntniss davon verschafft hatte und dass seine Handlung strafbar erscheinen konnte.

Toscanelli war inzwischen hochbetagt aus dem Leben geschieden. Von dieser Seite konnte er nicht verrathen werden; aber er konnte sich selbst verrathen, wenn er seine Aeusserungen über den Plan, der all sein Denken erfüllte, nicht scharf bewachte. Er musste sein Ziel doch genauer kennen, als er mit blosser Berufung auf Marco Polo vor der Junta vertheidigt hatte.

Die natürlichste Veranlassung, von dem richtigen Seewege nach Indien zu sprechen, dürfte durch die Ausrüstung der grossen Expedition gegeben sein, die unter Leitung des Kapitäns Diogo Cão 1484 zum erstenmal einen Vorstoss weit nach Süden über den Aequator hinaus an der Westküste Afrika's machen sollte und die daher auf einen Zeitraum von drei Jahren mit allem Bedarf versehen war. Man hoffte vielleicht schon nach Indien zu kommen, waren doch auch prächtig aufgezäumte Rosse als Geschenke an Fürsten mit an Bord genommen. Kolumbus musste hier zu seiner Betrübniss erkennen, dass man von seiner Mitwirkung

gänzlich abgesehn und dass statt seiner ein anderer Fremdling, der junge deutsche Kaufmann Martin Behaim aus Nürnberg, die Reise als Kosmograph mitmachen sollte. —

Den nationalen Gesichtspunkten der Festschrift entsprechend, wonach der Antheil der Deutschen an den grossen Entdeckungen hervorgehoben werden soll, möge hier eine kurze Abschweifung gestattet sein, um zu zeigen, wie sich die Beziehungen Deutschlands zu Portugal entwickelt haben, als deren geographische Blüthe die Thätigkeit Martin Behaim's erscheint. Das erste Auftreten Deutscher in Portugal fällt in das zwölfte Jahrhundert. (Kunstmann, die Deutschen in Portugal. Ergänzungsblätter, Oktober 1847.) „Von einer Flotte mit Kreuzfahrern, die aus 200 englischen und flandrischen Schiffen bestand, mit denen sich Fahrzeuge mit Pilgerschaaren aus Köln und andern am Rhein und an der Weser gelegenen Städten vereinigt hatten, waren ungefähr 50 Schiffe durch einen Sturm am Himmelfahrtstage des Jahres 1147 an die Küste von Galicien verschlagen worden." Von dort segelten sie nach Oporto und wurden hier von Alfons I. gewonnen zum Kreuzzuge gegen Lissabon, das auch nach fünfmonatiger Belagerung den Ungläubigen entrissen wurde. Nach dieser Zeit liefen oft die Kreuzfahrerschiffe, die vom Niederrhein und von Flandern kamen, in den bequemen Hafen von Lissabon ein. Es entwickelte sich daraus für die Folgezeit ein sehr lebhafter Verkehr Portugals mit dem damaligen Weltmarkte Brügge in Flandern. In beiden Ländern genossen die Kaufleute für ihren Handel besondere Begünstigungen, und die Beziehungen wurden noch enger durch mehrfache Ehebündnisse zwischen dem portugiesischen und flandrischen Herrscherhause geknüpft.

Unter der Regierung des Königs Johann I. (1383—1433), dessen Sohn Heinrich der Seefahrer ist, wurden sogar deutsche Kolonisten in das schwachbevölkerte Land gezogen, und bald waren besonders Vlaminge bei den Seeunternehmungen thätig. Josue van der Berghe hat den Ruhm, einige der azorischen Inseln entdeckt zu haben. Jacob von Brügge gründete auf Terçeira eine vlamische Kolonie und wurde der erste Kapitän (capitão donatario) der Insel. Jobst von Hurter, der spätere Schwiegervater Martin Behaim's, wurde mit den Inseln Fayal und Pico belehnt. Die Niederländer wurden so zahlreich auf den Azoren, dass diese über ein Jahrhundert lang den Namen der vlamischen Inseln erhielten. Gegenwärtig ist der germanische Laut verhallt und nur der Name des Dorfes Flamengos auf Fayal erinnert noch an die alten Ansiedler.

In Portugal selbst traten dann die Deutschen mit ihren weltbewegenden Erfindungen, dem Schiesspulver und der Buchdruckerkunst,

auf. Deutsche Bombardiere gingen zur Bedienung der Geschütze auch mit auf See und erhielten von König Manuel viele Privilegien. Das erste in Portugal gedruckte Buch ging aus der Presse des deutschen Magisters Gherlink hervor. Merkwürdiger Weise finden wir sogar in manchem Deutschen den Bombardier mit dem Drucker in einer Person vereinigt, z. B. in Johann von Kampen. Ein anderer, Valentin Ferdinand, war zugleich Schildträger der Königin Leonore, der Gemahlin Johann's II., und Buchdrucker. Seine Beschreibung der Westküste Afrika's bis zum Senegal, eine beachtenswerthe Quelle für die Geschichte der Entdeckungen, ist von Kunstmann herausgegeben. (Abhandl. der III. Klasse der K. Akademie der Wissensch. VIII. Bd. 1. Abth. München.) Zu gleicher Zeit wurde Ferdinand auch zum königlichen Notar ernannt, um die Interessen seiner Landsleute zu vertreten. So hat also auch das Auftreten Behaim's um 1484 in Lissabon nichts Befremdendes. Behaim war damals 25 Jahre alt. Und wenn vlamische Händler namentlich die Schiffsprovisionen für die afrikanischen Seezüge lieferten, dann konnte auch Behaim für solche Lieferung seine Dienste anbieten. Doch nicht dadurch gewann er die Aufmerksamkeit der maassgebenden Kreise in Portugal, sondern durch seine Bekanntschaft mit den astronomischen Methoden und Instrumenten der Ortsbestimmung und dadurch, dass er sich zum Vermittler anbieten konnte, die nothwendigen Instrumente in sorgfältiger Ausführung zu beschaffen. Hier bewährte sich der segensreiche Einfluss Regiomontan's, dessen Schüler er in Nürnberg gewesen war.

Behaim erhielt den Auftrag, die gewünschten Instrumente, Astrolabien und Jakobsstäbe aus Nürnberg zu schaffen, und wusste auch seine rasch dabei erneuerte Gewandtheit in Benutzung der Geräthe so vortheilhaft zu verwerthen, dass er als Kosmograph der Expedition Cão's beigegeben wurde. Nach seiner Rückkehr von der Entdeckungsfahrt, 1486, die ihn fast bis an die Grenze des Kaplandes geführt hatte, wurde er wegen seiner Verdienste in den Adelsstand erhoben und heirathete die Tochter des Lehnsherrn von Fayal, Jobst von Hurter. Er blieb aber immer in Verbindung mit dem Hofe und übte lange Zeit einen Einfluss auf die nautische Entwicklung in Portugal. In einer solchen Vertrauensstellung standen ihm natürlich alle Akten und Karten, die auf die Entdeckungen Bezug hatten, zur Verfügung. So hat er auch die Karte Toscanelli's prüfen, ja sogar kopiren dürfen; denn die Zeichnung, die er auf seinem Globus 1492 in Nürnberg der Ostküste Asiens gegeben hat, stimmt nach den ostwestlichen Abständen, der Lage von Antilia und

Japan genau mit Toscanelli. Die Darstellung auf seinem Erdapfel kann er aber nicht aus dem Gedächtnisse, aus dem Kopfe, gemacht haben. Es muss also angenommen werden, dass er bei seinem Besuche in der Heimath vor seiner Abreise aus Portugal darauf Bedacht genommen habe, seinen Landsleuten durch eine Reihe von Kartenvorlagen ein Bild von den grossen Entdeckungen der Portugiesen in Afrika zu geben, daneben aber den Stand der allgemeinen Welt- oder Erdanschauung darzulegen. Die Zeichnung von Ostasien, die auf Toscanelli fusst und durch Behaim nach Deutschland in den Mittelpunkt des geistigen Verkehrs gebracht wurde, ist unter den Gelehrten lange maassgebend gewesen und bis weit ins 16. Jahrhundert festgehalten, bis die Portugiesen zur See nach China und Japan gelangten.

Als Behaim von seiner Entdeckungsfahrt zurückkehrte, hatte Kolumbus Portugal schon verlassen. Als Grund geben seine Zeitgenossen, vermuthlich nach seinen eigenen Aeusserungen, die Kränkung an, seinen grossen Plan schnöde abgewiesen zu sehen. Aber dann brauchte er doch nicht, wie es thatsächlich geschehen, sich heimlich aus dem Lande zu stehlen, und zwar so eilig, dass er nur seinen ältesten, etwa vier Jahre alten Sohn mitnehmen konnte, die Frau aber mit (vielleicht) noch mehreren Kindern im Stich liess. Er entzog sich dem Arm der Gerechtigkeit. Was die Ursache des Streits gewesen, lässt sich nur vermuthen. Vier Jahre später, als Kolumbus bereits in spanischen Dienst genommen war, suchte ihn der König Johann wieder nach Portugal zu ziehen und deutete in seinem Schreiben auf ein dunkles Ereigniss hin. Es heisst darin: Ihr wart wegen gewisser Dinge, in die Ihr verwickelt wart, von unsern Behörden bedroht. Das soll alles vergessen sein. Wir sichern Euch freies Geleite zu.

Warum nennt der König das Vergehen nicht? Wünschte er nicht, dass man in Spanien den wahren Grund erfahre? Ich glaube, deutlich geredet, würde der Sinn lauten: Ihr wisst, dass Ihr verfolgt wurdet, weil Ihr Euch in den Besitz der Karte Toscanelli's gesetzt habt. Wir sind nun, 1488, (nachdem das Kap der guten Hoffnung erreicht ist), in der Lage, die Erreichung Indiens als bevorstehend bezeichnen zu dürfen; wir wünschen nun nicht, dass kurz vor der Krönung der fast hundertjährigen Arbeit durch einen abenteuerlichen Zug uns der Preis entrissen werde. Wir deuten in Unserm Briefe Euer Vorgehen bezüglich der Karte nur an, weil wir nicht wünschen, dass man in Spanien Genaueres darüber erfahre, und dass Uns an der Geheimhaltung der Karte viel gelegen ist. Kommt zurück, und es soll Alles vergeben und vergessen sein.

Aber Kolumbus folgte diesen Lockungen nicht. Und wenn er auch noch Jahre lang warten musste, so war ihm die Aussicht doch nicht völlig abgeschnitten. Er wurde nur auf bessere politische Zeiten vertröstet. Schon dadurch, dass er die Ausbreitung des heiligen Glaubens mehr betonte, als in Portugal, gewann er die spanische Geistlichkeit für sich. Auch diesen Beweggrund für die Wichtigkeit der Entdeckungsfahrt fand er in Toscanelli's Briefe, der darauf hinwies, dass die Herrscher von China schon vor 200 Jahren sich vom Papste christliche Lehrer ausgebeten hätten. — Die zur Prüfung des Planes, den Kolumbus ausführen wollte, einberufene Kommission konnte sich in Salamanca nicht gleich schlüssig machen; man vertagte die Angelegenheit bis auf Weiteres. Die Verzögerung durfte ohne Nachtheile eintreten, da um dieselbe Zeit, nach der Entdeckung des Kaps der guten Hoffnung, auch in Portugal die weitere Erforschung des Seeweges nach Indien ins Stocken gerathen war.

Als aber Jahre vergingen, dachte Kolumbus daran, sein Glück in Frankreich oder England zu versuchen; indess es war ihm doch nicht so ernst damit, dass er darum seine dienstliche Stellung in Spanien aufgegeben hätte. Endlich als die letzte maurische Stadt, Granada, in die Hände der spanischen Majestäten Ferdinand und Isabella fiel, nahte auch für Kolumbus die Stunde der Erlösung aus dem peinlichen Harren. Die Königin Isabella von Kastilien war dem ganzen Plane von Anfang an mit grösserem Wohlwollen entgegengetreten als der kühler berechnende Ferdinand; aber auch sie wäre vor den masslosen Forderungen, die Kolumbus sich als Lohn für den Erfolg ausbedang, zurückgetreten, wenn sie nicht am Ende doch noch wieder durch dringliche Vorstellungen von Geistlichen umgestimmt wäre. So gab sie nach und unterzeichnete am 17. April 1492 den Vertrag, wonach Kolumbus sich nicht bloss Standeserhöhung und Admiralswürde, sondern auch den Rang eines Vicekönigs in den neuen Ländern ausbedang. Es wurde ihm Alles bewilligt. Wie felsenfest musste seine Ueberzeugung sein, dass sein Plan nicht auf falschen Voraussetzungen aufgebaut sei! Und doch beruhte Toscanelli's Karte auf dem gewaltigen Rechenfehler, dass er die Breite des Oceans bedeutend unterschätzt hatte, dass der Küstenabstand doppelt so gross war, als er meinte.

Was wäre aus der Unternehmung geworden, wenn es keine neue, selbständige Welt auf halbem Wege von Europa nach Ostasien gegeben hätte? Es ist zwar müssig, solche Fragen aufzuwerfen, die doch nicht beantwortet werden können; aber sie drängen sich auf, namentlich wenn

man bedenkt, dass seine Seeleute schon auf der kurzen Seefahrt von den Kanarien nach den Lukayen schwierig wurden und verzweifeln wollten.

Den Schluss aber darf man unbedenklich ziehen, dass nur der Zufall den Genuesen zu einem in aller Welt bekannten Manne gemacht hat.

Die Ausrüstung der drei kleinen Schiffe, von denen zum ersten Male der Ocean durchschnitten werden sollte, erfolgte in dem kleinen Hafen von Palos. Die einflussreichste Schifferfamilie der Pinzone nahm sich der Aufgabe mit solchem Eifer an, dass sie durch ihren Rath und ihr Beispiel die wesentlichste Stütze der Expedition wurde. Die beiden Brüder, Martin Alonso und Vicente Yañez Pinzon, die unter Kolumbus die beiden Begleitschiffe Pinta und Niña führten und dem Hauptschiffe, der Santa Maria, folgten, waren sehr erfahrene und unternehmende Seeleute. Sie zeigten sich entschlossener bei manchen Gelegenheiten als Kolumbus selbst, und wurden oft von ihm um Rath gefragt. Dass sie auch durchaus selbständig zu handeln und ihre Schiffe kühn in unbekannte Meere hineinzuführen verstanden, hat der Aeltere allerdings nur auf der ersten Reise beweisen können; denn er starb bald nach der Heimkehr. Dagegen haben die Entdeckungsfahrten des jüngeren Bruders einen ebenso genialen Zug, als ihn die Thaten der grössten Seemänner zeigen.

Die Kosten der gesammten Ausrüstung des kleinen Geschwaders werden uns auf nur 1,140,000 Maravedis angegeben. Das beträgt nach unserem Gelde 29 184 Mark. Also für diese geringe Summe wurde eine ganz neue Welt gefunden.

Kolumbus stach am 3. August 1492 mit seinen drei Fahrzeugen von Palos aus in See, und richtete sofort seinen Kurs nach den Kanarischen Inseln. Nach einem erzwungenen Aufenthalt auf Gomera, der durch die Beschädigung der Pinta herbeigeführt wurde, nahm er am 6. September seine Fahrt wieder auf und steuerte grade nach Westen. Denn unter der Breite der Kanarien zeigte seine Karte in fast gleichen Abständen die räthselhafte Antilia, dann Japan und endlich Ostasien oder Indien. Auf grader westlicher Fahrt war das Ziel am wenigsten zu verfehlen.

Am 25. September fuhren sie nach der Ansicht des Kolumbus, der auch Martin Alonso beipflichtete, nachdem er die Toscanelli'sche Karte geprüft hatte, an der Insel Antilia vorbei. Es war am 20. Tage der Westfahrt von Gomera aus; und abermals nach 17 Tagen, am Morgen des 12. Oktobers, kam die erste Insel in Sicht. Es konnte nach Tosca-

nelli's Darstellung noch nicht Japan sein, sondern man befand sich vor den Inseln, die nordöstlich davon als eine ansehnliche Inselgruppe dargestellt waren. Wenn der Entdecker dann später von hier in südwestlicher Richtung nach einer Fahrt von vier Tagen (vom 24.—28. Oktober) die Insel Cuba erreichte, so konnte er, da die Fahrt von Antilia bis dahin, ungerechnet den Aufenthalt auf den ersten flachen Eilanden, wiederum 20 Tage gedauert hatte, wohl in seinem Vertrauen bestärkt werden, dass seine Karte richtig sei und dass er sich auch des Weitern auf sie verlassen könne. So bildete sich dann in der Folgezeit die felsenfeste Ueberzeugung, dass alle Länder, die er auf seinen vier Entdeckungsreisen sah, zu Indien gehörten. Was ihn später allein stutzig machte, war die Entdeckung der grossen Landmasse von Südamerika. Davon gab seine Karte keine Andeutung. Statt das Gebiet als etwas ganz Unbekanntes, als einen neuen Kontinent aufzufassen, wagte Kolumbus in seinen Zugeständnissen nicht weiter zu gehen, als zu bekennen: Die Welt wird staunen, dass Ptolemäus doch noch nicht alle Theile von Indien gekannt hat.

Die Vorstellung, dass er Indien gefunden habe, veranlasste ihn auch vom ersten Tage an, die braunen Bewohner Indios, Indianer zu nennen.

Welches die erste Insel gewesen, die Kolumbus in der neuen Welt betreten hat, lässt sich mit völliger Gewissheit nicht entscheiden. Die grösste Wahrscheinlichkeit spricht für die Watlingsinsel. Sie hiess bei den Eingeborenen Guanahaní, mit dem Accent auf der letzten Silbe, wie Las Casas ausdrücklich betont; Kolumbus taufte sie San Salvador. Sie gehört zu den Bahamainseln. Nachdem eine ansehnliche Zahl von ausgezeichneten Gelehrten auf Grund der vorhandenen Quellen, und selbst nautische Fachmänner wie Becher und Fox nur eine grössere oder geringere Wahrscheinlichkeit für die Annahme dieser oder jener Bahamainsel (Catisland, Mayaguana, Samana, Turkinseln) haben aussprechen können, macht es einen wunderlichen Eindruck, wenn ein Maler, Rudolf Cronau, der Welt verkündigt, er werde nach Westindien gehen und durch Besichtigung die Stätte der ersten Landung ermitteln, und dass er dann, offenbar schon in der vorgefassten Meinung, es könne nur Watlingsinsel sein, dahin fährt, von den Küsten des Eilandes idealisirte, oder deutlicher gesagt Phantasielandschaften entwirft, wie er sich denkt, dass die Insel zu Kolumbus' Zeit ausgesehen haben könne, und dann in seinem Werke [1]) der aufhorchenden Welt die grosse Thatsache verkündigt: „Ich habe die Stelle entdeckt, wo der spanische Admiral zuerst den Boden

[1]) Amerika von Rud. Cronau, I. Bd., S. 209.

der neuen Welt betrat." Die neue Welt ist bekanntlich auch die Geburtsstätte des Humbugs.

Es ist hier nicht unsere Aufgabe, den Verlauf der ersten Entdeckungsfahrt im Einzelnen zu schildern; das ist in andern Arbeiten bereits zur Genüge geschehen. Hier soll vor Allem gezeigt werden, wie Kolumbus aus dem Banne der Toscanelli'schen Karte sich nicht loslösen konnte und daher nie zur richtigen Erkenntniss der wahren Sachlage gelangt ist.

Von den Bahamainseln wandte er sich, auf allen Inseln nach Gold fragend, gegen Südwesten und erreichte Ende Oktober die Nordküste von Cuba. Die Uferlinie verlief stark nach Nordwesten, gradeso war der Verlauf von Ostasien im Königreiche Mangi dargestellt. Als nun Martin Alonso, dessen Ansicht Kolumbus gern aufnahm, sich dahin äusserte, dass man sich bereits über Japan hinaus am Indischen Festlande befinde, stimmte auch der Admiral der Idee zu. In seinem Schiffstagebuche, soweit es uns Las Casas erhalten hat, finden wir unter dem 1. November die Bemerkung: „Dies ist sicher das Festland (von Indien)." Diese Ueberzeugung reichte aus, die Entdeckungen abzubrechen, und so kehrte er denn, nachdem er wegen andauernd schlechten Wetters zwölf Tage im schützenden Hafen Rio de Mares gelegen hatte, wieder um und steuerte heimwärts. Einestheils hatte er die wichtigste Aufgabe, den Seeweg nach Indien zu finden, gelöst; anderntheils hoffte er auf dem Rückwege auch noch Japan zu finden, dessen Produkte sehr geschätzt waren, wenn wir den Angaben der Karte Glauben beimessen dürfen. Da Behaim auf seinem Globus doch nur Toscanelli abgeschrieben haben wird, so belehrt uns in dieser Beziehung auch ein Blick auf seine Darstellung Japans, das als oblonge Insel sich zwischen dem 30. und 10.° n. Br. ausdehnt. An der Nordküste, die Kolumbus zunächst erreichen musste, sind zwei kleine Gebüsche gezeichnet mit den Inschriften Muschcatnuswald und Pfefferwald. Inmitten der Insel liest man: „Cipango, do wechst vil gold", und weiter südlich: „Cipango di edelst und reichst insul". Es lohnte sich also wohl, diese mit den kostbarsten Naturgaben gesegnete Insel aufzusuchen.

Die Fahrt an der Nordküste Cuba's ging nur sehr langsam von Statten; Kolumbus schwelgte in dem Anblick der herrlichen Tropenlandschaften und verlieh seinen Gefühlen einen beredten Ausdruck. Er wollte Alles sehen, Alles erforschen, Nichts verabsäumen, Nichts überstürzen; das ging dem ungestümen Martin Alonso Pinzon zu langsam. Er ging am 21. November mit seinem Schiffe heimlich davon und suchte auf eigne Hand nach goldreichen Ländern. Kolumbus gelangte am 5. December an

die Ostspitze Cuba's und gab ihr den für seine Anschauung bezeichnenden Namen „Alpha und Omega“, d. h. Anfang und Ende der Alten Welt, der östliche Vorsprung Asiens, der auch auf Behaim-Toscanelli's Karte auf einer Art Halbinsel liegt. Auf der Weiterfahrt kam bald Haiti in Sicht; das Land erwies sich wirklich als goldführend, wenn auch nicht goldreich, und der Golddistrikt hatte den irreleitenden Namen Cibao, ein Wort, das Kolumbus, durch die Aehnlichkeit des Klanges bestochen, verzeihlicher Weise für identisch mit Cipango oder Japan erklärte. So trug also auch die westindische Welt in ihrer Gestaltung, ihrer Natur, ihren Produkten und selbst ihrem Namen dazu bei, den von seinem Glück berauschten Entdecker völlig in die einmal betretenen Irrgänge zu verstricken.

Hier war also Japan; dann war und blieb Cuba das Festland von Asien. Wenn er dann aber die nach der Schnelligkeit der oceanischen Fahrt geschätzte Entfernung von den Kanarien bis Haiti überschlug und auf 7 bis 800 spanische Meilen angab, dann musste es doch in die Augen springen, dass das nicht, nach den Meridianabständen auf der Toscanelli'schen Karte berechnet, etwa ein Drittel des Erdumfanges oder 130 Längengrade betrug.

Wenn nun auch auf allen drei Schiffen die Schätzung über die Grösse des quer durch den Ocean zurückgelegten Weges schliesslich um etwa 100 spanische Meilen differirte, so war doch die Summe nicht gross genug, um nur annähernd die Maasse Toscanelli's zu erreichen.

Man stand vor der Wahl, entweder zu erklären: Toscanelli hat sich in der Entfernung geirrt, oder zu behaupten: die Meridianabstände sind lange nicht so gross, als sämmtliche Astronomen des Alterthums und der neueren Zeit berechnet haben.

Und Kolumbus entschied sich, um die Richtigkeit seiner Karte zu retten, dafür, die Rechnungen der Astronomen für falsch zu erklären. Er that dies auch durch den später klar ausgesprochenen Satz: Die Welt ist lange nicht so gross, als die Astronomen meinen.

War einmal der erste Schritt gegen die auch für seine Unternehmung grundlegende Wissenschaft gethan, dann hatte es auch nichts Unerwartetes mehr, aus seinem Munde später die Behauptung zu hören: die Erde hat nicht Kugelgestalt, sondern sieht wie eine Birne aus.

Man muss dieser Aussprüche eingedenk bleiben, wenn man unbefangen erkennen will, dass die wissenschaftlichen Grundlagen für seine nautischen Kenntnisse fehlten.

Doch kehren wir zu dem Schluss seiner ersten Reise zurück. An der Nordküste Haiti's verlor Kolumbus sein Hauptschiff und verfügte nur

noch über das kleinste, die Niña. Ein Theil der Mannschaft, die nicht vollständig auf dem einen Fahrzeug untergebracht werden konnte, blieb zur Anlegung einer ersten Kolonie auf Haiti zurück. Mit dem Reste wandte er sich heimwärts, traf glücklicher Weise mit der entwichenen Pinta noch in den westindischen Gewässern wieder zusammen und erreichte, allerdings nach einer sehr stürmischen Ueberfahrt, im März die Küste von Spanien wieder. Am 15. März 1493 fielen die Anker in dem Hafen Palos, von dem er ausgesegelt war.

Der jubelnde Empfang, dessen sich die Entdecker zu erfreuen hatten, entsprach den hohen Erwartungen, die man an das scheinbar gewonnene indische Ziel knüpfte. Briefe an seine Gönner bei Hofe hatte Kolumbus vorausgesandt, und vervielfältigt durch die von Deutschen eingeführte neue Kunst des Druckes verbreiteten sie bald von Spanien aus die überraschende Kunde durch ganz Europa. Der Titel dieser ersten Zeitungen begann mit den Worten: Epistola Christofori Coloni: cui aetas nostra multum debet: de Insulis Indie supra Gangem nuper inventis (ein Brief Christoph Colons, dem unsere Zeit viel verdankt, von den Inseln, die kürzlich in Indien jenseits des Ganges entdeckt worden sind).

Wenn man auch die Folgen der kühnen That keineswegs übersehen konnte; man fühlte doch, dass man dem Leiter der Fahrt zu grossem Danke verpflichtet sei.

Die Stimmung bei Hofe, der sich augenblicklich in Barcelona befand, entsprach der Stimme des Volkes. Kolumbus wurde auf das glänzendste empfangen und mit allen Ehren, die ihm verheissen waren, ausgestattet. Er zählte zu den Granden des Reichs, er war Admiral und in den neu entdeckten Gebieten Vicekönig. Mit spanischer Umformung seines Namens nannte er sich von nun an Don Cristóval Colón.

Aehnlich wie die Portugiesen sich ihre Entdeckungen in Afrika vom Papste zu alleinigem Besitz und Handelsbetrieb hatten zusprechen lassen, so erwirkten die spanischen Könige sich auch von Alexander VI. durch päpstlichen Erlass das ausschliessliche Recht an den westlichen Entdeckungen.

Um Streitigkeiten vorzubeugen, wurde in dem Vertrage von Tordesillas am 7. Juni 1494 festgesetzt, dass eine Meridianlinie, 370 Leguas (span. Meilen) westlich von den Kapverden, die Demarkation zwischen der östlichen portugiesischen und der westlichen spanischen Erdhälfte bilden solle.

Nachdem auf diese Weise die Verhältnisse geregelt waren, wurde

rasch die Ausrüstung eines grossen Geschwaders unter der Leitung des Admirals betrieben.

Hatte dieser auf die Zusage seiner ersten Seefahrt über 6 Jahre warten müssen, so waren nunmehr die viel reichlicheren Mittel sofort zur Verfügung; denn es galt nicht bloss zu entdecken, sondern auch Kolonien zu gründen. Don Cristóval Colón hatte eine doppelte Aufgabe: weitere Erforschung der Landschaften gegen Westen und Besitzergreifung für die spanische Krone. Seeleute, Soldaten, Handwerker aller Art und Kolonisten, Geistliche und Notare mussten sammt allem möglichen Bedarf für dauernde Niederlassungen befördert werden. Zu dem Ende wurden im Ganzen 17 Schiffe ausgerüstet, und 1500 Menschen, von Unternehmungslust geleitet oder durch den Hang zu Abenteuern verlockt, traten die Reise über den Ocean an. Kolumbus schlug wieder denselben Weg ein, und da er über das Weltmeer etwas südlicher steuerte, so dauerte die eigentliche Ueberfahrt von den Kanarien zu den kleinen Antillen, auf die er zuerst stiess, nur drei Wochen, vom 14. Oktober bis 3. November 1493. Er entdeckte die Inseln Dominica, Mariagalante, Guadalupe, Monserrate und Puerto Rico. Von hier steuerte er nach der auf der ersten Reise angelegten kleinen Niederlassung Navidad auf der Nordküste von Haiti. Er fand sie vollständig zerstört, keinen Spanier mehr am Leben. Er liess sich durch die heuchlerischen Thränen der schuldigen Häuptlinge täuschen, so dass diese sich durch die Flucht seiner Bestrafung entziehen konnten. An einer scheinbar günstigeren Stelle wurde eine stärkere Niederlassung angelegt und der weiteren Fürsorge seines Bruders Diego Kolumbus anvertraut; dann machte sich der Admiral am 24. April 1494 mit drei Schiffen von Neuem auf, seine Entdeckungen auf dem Festlande, d. h. auf Cuba, weiter zu verfolgen. Diesmal erforschte er die Südseite der Insel. Da ihn aber auf seine Fragen nach Gold die Urbewohner nach südlicheren Ländern wiesen, verliess er die Küste, ging südwärts mit seinem Geschwader und fand auch die vierte der grossen Antillen, Jamaica. Unbefriedigt in seinem Verlangen nach dem edlen Metalle, kehrte er von dort wieder nach Cuba zurück und verfolgte die von zahllosen flachen, aber zum Theil reizend begrünten Eilanden umsäumte Südseite bis etwa zum 82. Meridian w. von Greenwich, und war so fest überzeugt, am Strande Ostasiens zu sein, dass er durch einen Notar darüber ein Protokoll aufnehmen und von seiner Mannschaft beschwören liess, dass Cuba nicht etwa eine Insel, sondern das asiatische Festland sei. Dann trieb ihn sein Verlangen wieder nach seiner Kolonie in Haiti zurück.

Dort war indess auch der dritte Bruder des Admirals, Bartolomeo,

von Kastilien aus mit drei Schiffen entsendet, angekommen und bot, da er viel energischer und thatkräftiger als Don Cristóval selbst war, seinem Bruder eine sehr willkommene Stütze in der Beherrschung der vielen widerstrebenden Elemente, die sich unter den Kolonisten fanden. Enttäuscht durch die Armuth des Landes, wo von den geträumten Schätzen herzlich wenig zu finden war, zu schweren Dienstleistungen genöthigt, um nur Sicherheit des Lebens zu gewinnen, sehnten Hunderte sich wieder nach Spanien zurück und traten 1496 gern den Heimweg wieder an. Auch Kolumbus hielt es für klug, um den vielen ungünstigen Berichten, die von seinen eignen Leuten ausgingen, begegnen zu können, in Spanien persönlich zu erscheinen, und so machte er sich im Sommer 1496 auf den Weg; in Haiti blieb sein Bruder Bartolomeo als Statthalter.

Die grossen Kosten, welche die Ansiedlungspläne verursachten, die fehlenden Einkünfte, auf die man sicher gerechnet und die Kolumbus in Aussicht gestellt hatte, dämpften die Unternehmungslust. Allerdings trat auch der Krieg mit Frankreich und der Tod des Infanten hemmend dazwischen, so dass die Königin nicht sofort wieder die Mittel zu einer dritten Entdeckungsreise anweisen konnte. So verzögerte sich die Angelegenheit fast 2 Jahre, so dass Kolumbus erst im Mai 1498, und zwar diesmal nur mit 6 Schiffen, in See gehen konnte.

Er suchte diesmal die äquatoriale Zone auf, weil er nach den kosmographischen Lehren seiner Zeit, nur dort die kostbarsten Erzeugnisse des Pflanzen-, Thier- und Steinreiches, nämlich Gewürze, Perlen und Gold finden zu können meinte. In diesem heissen Gürtel mussten, wie in Guinea, die Menschen schwarze Hautfarbe haben. Eins bedingte das Andere. Noch weiter südwärts als auf seiner zweiten Fahrt den Kurs nehmend, erreichte er zuerst Trinidad und südlich davon das Festland von Südamerika am Deltalande des Orinoco's. Der Admiral fand also erst auf seiner dritten Reise den Kontinent der neuen Welt. Die nach Nordwesten drängende Meeresströmung, die mit den Süsswassern des mächtigen Stromes durch die Engen zwischen Trinidad und der Pariahalbinsel in stürmischer Bewegung durch die Bocca del drago, den Drachenschlund hindurchzwängen, die helle Hautfarbe der leichtfüssigen Indianer verleiteten ihn zu dem Trugschluss, dass er sich in der Nähe des Paradieses befinde. Es lag dieser Garten nach der Lehre des Mittelalters im äussersten Osten der bewohnten Welt. Das war aber dasselbe Land, das er nach Anleitung Toscanelli's im Westen suchte. Hatte ihm doch dieser Gelehrte geschrieben: „Wundert Euch nicht, dass ich das Westen nenne, wo die Gewürze wachsen; denn gewöhnlich sagt man, sie gedeihen im Osten.“

Das Paradies entsendte seine Flüsse nach allen Richtungen hinaus, und es musste auf einem hohen Berge liegen, damit es von den Wassern der Sündfluth nicht erreicht werden konnte. Aus grosser Höhe mussten aber die Gewässer des Orinoco's herabkommen, weil sie im Meere eine so heftige Bewegung des Wogenganges hervorriefen. Wenn die Weltgegend, wo das Paradies lag, alle Landschaften ringsum weit überragte, dann musste dort auch das Klima milder sein als sonst in der Nähe des Aequators, dann konnten aber auch die Menschen keine schwarze Hautfarbe haben, die man lediglich der heissen Sonne zuschrieb. Nun waren hier die Bewohner hellfarbig. Es trafen demnach alle Voraussetzungen zu für seine Annahme über die Lage des Paradieses. Nur Eins machte den Entdecker bedenklich. Das Paradies konnte nicht wohl auf einer Insel liegen. Wie könnten sich auf so kleinem Raume Ströme von der Mächtigkeit des Orinoco's entwickeln? Aber auf seiner Karte war in dieser Gegend kein Festland verzeichnet. Dass Asien mit seinen Landmassen hierher reichte, das hatte selbst Ptolemäus nicht gewusst.

Kolumbus war aber so sehr von seinen Autoritäten abhängig, dass er den natürlichen Schluss nicht zu machen wagte, nämlich den, zu erklären: „Ich habe einen neuen Erdtheil entdeckt."

Gegen diesen Gedanken hat er sich zeitlebens gesträubt und dadurch gewiss mit dazu beigetragen, dass die von ihm entdeckte neue Welt nicht seinen Namen erhielt.

Wäre er ausschliesslich zu einer Entdeckungsfahrt ausgezogen, so wäre er sicher vom Drachenschlunde aus möglichst weit an der Nordküste des Festlandes weitergesegelt und würde ohne Zweifel erkannt haben, dass er sich einem grossen Festlande gegenübersehe. Da er aber zugleich Vicekönig sein wollte, so liess ihm das Schicksal seiner Niederlassung nicht lange Ruhe; er dachte wohl auch noch mit Entsetzen an die darauf bezüglichen Wahrnehmungen bei seiner zweiten Landung auf Haiti. So brach er denn allzuschnell, schon bei der Insel Margarita, seine Forschungsreise ab und ging geradeswegs nordwärts nach seiner Kolonie.

Bartolomeo hatte sich bemüht, die Ordnung zu erhalten, aber die grosse Zahl der Unzufriedenen liess sich nicht beschwichtigen. Es blieb dem Statthalter nichts übrig, als die Widersacher einer gesunden Entwicklung der Ansiedlung mit Gewalt zu vertreiben. Die schwarzgefärbten Berichte der Meuterer gelangten nach Spanien; die Fremdlinge, die Genuesen galten als die eigentlichen Unheilstifter. Die Sache musste ernstlich untersucht werden. Kolumbus hatte sich durch unzeitige Nachgiebigkeit und durch unehrlich gemeinte Versprechung unfähig er-

wiesen, die neue Schöpfung zu leiten und zu gedeihlicher Entwicklung zu führen. Der von Spanien entsandte Untersuchungsrichter schlug sich sofort auf die Seite der Empörer und liess sogar den Vicekönig sammt seinen Brüdern in Ketten legen und nach Europa zurückschaffen. So rasch verging das stellvertretende Königthum in der neuen Welt, nicht ohne Schuld von Seiten des Würdenträgers selbst, und so rasch verkehrte sich der Glanz eines weltberühmten Namens in Schmach, dass selbst die spanischen Majestäten über die Behandlung ihres Admirals und Granden entsetzt waren und sich beeilten, dem tiefgekränkten Entdecker volle Genugthuung zu gewähren, um nicht selbst der Mitschuld bezichtigt werden zu können.

Aber soviel auch Kolumbus auf seine Verträge mit der Krone hinweisen mochte, in einem Punkte blieben sie seinen Bitten taub: Kolumbus erlangte die Verwaltung der Kolonie nicht wieder; seine Unfähigkeit in dieser Richtung würde die ganze Zukunft des neuen Besitzes in Frage gestellt haben.

Endlich erlangte er wenigstens, dass ihm zum vierten Male ein Entdeckungsgeschwader zur Verfügung gestellt wurde, doch nur unter der Bedingung, den Boden seiner Kolonie nicht zu betreten. In der Vorstellung des Admirals war Cuba das Ostende Asiens nach Toscanelli's Karte; die auf der dritten Reise gefundene Festlandsküste, die inzwischen, während er in Haiti mit den Meuterern sich abmühte und in der Folgezeit auf spanischem Boden müssig war, von anderen Seeleuten, wie im nächsten Abschnitte gezeigt wird, weiter aufgedeckt war, ein dem Alterthum unbekanntes Land in Indien. Zwischen diesen beiden grossen Landmassen müsste es noch weiter nach Westen eine Wasserstrasse nach dem Indien der Gewürze geben. Dieses wahre Indien hatte 1499 Vasco da Gama auf dem Wege um Afrika herum erreicht. Die Berichte über diese Kulturländer und den belebten Seeverkehr klangen doch ganz anders als das, was Kolumbus bisher von Indien gesehen hatte. Er musste also noch weiter dahin vorzudringen suchen; denn er befand sich, um es bildlich auszudrücken, wohl erst im Vorhofe Indiens.

Er suchte also — denn das hielt er nun für seine Hauptaufgabe —, nach einer Meerenge zwischen Cuba und Venezuela. Man hat dieses Ziel später mit dem Namen einer mittelamerikanischen Meerenge belegt.

Und das Ansehen des Kolumbus war unter seinen Zeitgenossen so mächtig, dass sie willig die Existenz einer solchen Meerenge annahmen, dass über 50 Jahre lang auf der ganzen Strecke von Neufundland bis zum Orinoco danach gesucht wurde, und dass auch die kartographische

Darstellung der neuentdeckten Welt lange von demselben Gedanken beherrscht wurde.

Nach einer leichten Ueberfahrt und kurzem Aufenthalt bei Haiti ging Kolumbus südlich von Cuba westwärts und stiess auf die Ostküste von Yukatan am Golf von Honduras. Hier fand er eine Handelsbarke des Mayavolkes; aber statt nach der Heimath des Kulturvolkes zu fragen, forschte er wieder nach Gold, und wurde daher, vielleicht absichtlich falsch, nach der Küste von Mittelamerika gewiesen. Andernfalls wäre er vielleicht der Entdecker Mexiko's geworden. Es muss auch schon befremden, dass er nicht an die schon erforschte Südküste Cuba's seine weiteren Entdeckungen anknüpfte, um ganz sicher zu sein, dass ihm nirgend eine Lücke, eine Meeresstrasse in den Festlandslinien entschlüpfe. Der Grund für den vorwiegend gegen Südosten gerichteten Kurs kann nur darin gesucht werden, dass nach seiner festen Ueberzeugung das wahre Indien näher dem Aequator als dem Wendekreise liegen müsse. So gelangte er endlich an die Küste von Honduras und hat unter beständigem Kampf mit Unwettern und feindlicher Meeresströmung den Ostrand Mittelamerika's bis nach Panama kennen gelernt. In der Landschaft Veragua (Costarica) hoffte er zum letzten Male ein Goldland gefunden zu haben.

Zwei Schiffe gingen ihm an der Küste verloren; mit den beiden letzten, die kaum noch über Wasser zu halten waren, strebte er in die Nähe seiner Kolonie zu kommen, erreichte aber nur mit höchster Noth Jamaica und liess hier die Fahrzeuge auf den Strand laufen. So endigte hier in tragischer Weise seine Entdeckerlaufbahn mit einem Schiffbruch. Nach langem Harren durch ein Schiff aus Haiti gerettet, kehrte er, gebrochen an Körper und Geist, nach Spanien zurück. Die grosse Königin Isabella, seine Gönnerin, starb kurz darauf, und König Ferdinand beachtete ihn wenig. Kalt und fremd standen ihm nun die Menschen gegenüber. Vergessen war, was 10 Jahre früher in alle Welt hinausgerufen war: Christophorus Colonus, cui aetas nostra multum debet.

Der Entdecker der neuen Welt starb am Himmelfahrtstage 1506, am 21. Mai zu Valladolid in den Armen der Franziskanermönche. Sein Tod wurde nicht bemerkt. Peter Martyr, der gewandte Hofmann und elegante Lateiner, der das erste Werk über die oceanischen Entdeckungen (de rebus oceanicis) schrieb, der sich gern an berühmte Männer herandrängte und sich auch der Freundschaft des Admirals in seinen Briefen rühmte, befand sich kaum einen Monat später, Ende Juni 1506, zu Valladolid, aber er erwähnte den Tod des Kolumbus mit

keiner Silbe. Ueber gefallene Grössen zu berichten, erschien ihm nicht rathsam.

Eine Ruhestätte fand Kolumbus zunächst im Kloster Santa Maria de las Cuevas bei Sevilla. Nach mehrfach wiederholter Verordnung wurde wahrscheinlich um 1540 oder kurz darauf die Leiche nach Amerika übergeführt und in der Kathedrale zu San Domingo auf Haiti beigesetzt, von dort aber 1796 von den Spaniern, als der Theil der Insel an Frankreich kam, nach Habana in den Dom gerettet. Die in neuester Zeit von dem Bischof von San Domingo vorgebrachte Behauptung, dass die Spanier vor hundert Jahren einen falschen Sarg nach Cuba mitgenommen hätten und dass die echten Gebeine sich noch in Domingo befinden, beruht, milde beurtheilt, auf Täuschung, strenge und allem Anscheine nach richtig bezeichnet, auf Fälschung.

Ueberblicken wir noch einmal das Gebiet in der neuen Welt nach seiner räumlichen Ausdehnung, wie es Kolumbus auf 4 Fahrten enthüllt hat, so muss vor Allem der enge Rahmen auffallen, in dem das ganze neue Land sich vor unsern Augen darstellt. Abgesehen von den nur auf der ersten Reise gesehenen Bahamainseln, hat Kolumbus nur die Umgrenzung des Karibischen Meeres kennen gelernt: die grossen und kleinen Antillen und theilweise die Festlandsküste von Yukatan bis Trinidad. Der Grund liegt einestheils in seinem durch die Karte vorgeschriebenen Ziele, andherntheils in dem doppelten Amte eines Entdeckers und eines Regenten, das er sich zu seinem Unheil ausbedungen hatte. Daher brach er die zweite und dritte Fahrt bald ab, und nur auf der vierten Fahrt, wo er seinem eigentlichen Berufe ganz zurückgegeben war, machte er grössere geographische Entdeckungen und hielt er bis zum äussersten aus, bis zum Verlust seiner sämmtlichen Schiffe. Darum erregt auch diese Fahrt als nautische Leistung mehr unsere Bewunderung als die beiden vorhergehenden.

Er hat seinem Ruhme selbst unter seinen Zeitgenossen geschadet, dass nur von seiner ersten Fahrt briefliche Mittheilungen durch den Druck allgemein verbreitet wurden, dass er, um das Monopol der Entdeckungen sich zu wahren, mit seinen Berichten so karg war. Als ein wirklicher Reklameheld erscheint neben ihm Amerigo Vespucci, der sich mehr Verdienste zugeschrieben hat, als ihm gebühren, der aber damit doch erreichte, dass manche Gelehrte ihn für den eigentlichen grossen Entdecker hielten und dadurch mit beitrugen zur Verdunkelung des Ruhmes, den Kolumbus allein beanspruchen durfte.

So lange der Admiral noch die volle Gunst der Fürsten besass, wagten

auch seine Gegner nicht, seine Verträge mit der Krone zu verletzen. Aber seit der dritten Fahrt, als er sich abmühte, die in der Kolonie auf Haiti zerstörte Ordnung wieder herzustellen, als er, man wusste nicht, auf wie lange, an seine Niederlassung gebunden war: da war der Augenblick gekommen, wo man allen Abenteurern, die sich meldeten, die königliche Genehmigung ertheilte, auf eigne Rechnung und Gefahr auf Entdeckungen auszugehen.

Meist waren es Piloten und Ritter, die mit Kolumbus bereits eine Fahrt gemacht hatten, dann aber kamen auch andere Berufsarten, wie Rechtsgelehrte, hinzu, um den Schwarm der kleinen Entdecker zu vermehren.





IV. DIE KLEINEN ENTDECKER.

„Wie der Sterne Chor um die Sonne sich stellt", so umgeben diese kleinen Entdecker die Gestalt des Kolumbus.

Sie sind von ihm angeregt, sie treten in seine Fussstapfen und folgen seinen Ideen. Und doch waren einige kühner als er selbst, ganz neue Bahnen einzuschlagen; denn sie waren nicht durch Toscanelli beeinflusst. Und so haben sie in kurzer Zeit mehr von den Küsten Amerikas enthüllt, als Kolumbus selbst.

Das Ausschwärmen dieser kleinen Entdecker begann ums Jahr 1499, als Kolumbus auf Haiti weilte, und dauerte nur wenige Jahre, wenn man nur von neuen geographischen Entdeckungen spricht. Der Eifer erlosch schon bei Lebzeiten des Genuesen; denn diese Fahrten brachten ebenso wenig Gewinn, als die unter königlicher Flagge unternommenen. Der weitere Verlauf glich auch der Geschichte des Kolumbus. Auch die kleinen Entdecker bewarben sich um die Erlaubniss, Gebiete, die sie entdeckt hatten, zu kolonisiren. Es wurden Mannschaften angeworben und Landungen mit bewaffneter Hand versucht, die aber in den wenigsten Fällen von einem dauernden Erfolg gekrönt waren. Dieser stellte sich nur dann ein, wenn an den wichtigsten Punkten später die Krone eingriff und mit bedeutender Machtentfaltung die Kolonisation durchführte.

Der erste unter den Männern, die auf eigne Hand „die neue Welt der Landschaften und Inseln" (so heisst der Titel eines Sammelwerks von Reiseberichten aus dem 16. Jahrhundert) zu durchstreifen unternahmen, war der jugendliche Ritter Alonso de Hojeda, der schon die ersten Reisen des Admirals mitgemacht und sich durch seine Kühnheit und Gewandtheit besonders hervorgethan hatte. Er war nahe verwandt mit

dem Bischof Fonseca, dem die Leitung der indischen Angelegenheiten anvertraut war. An diesen gelangten alle Berichte und Briefe aus der neuen Welt.

Daher kam auch der Reisebericht und die Karte, die Kolumbus über seine dritte Reise und die Entdeckung des südamerikanischen Festlandes eingesandt hatte, in seine Hand. Fonseca behandelte diese Karte, die sich uns leider nicht erhalten hat, keinesweges als Staatsgeheimniss, sondern theilte seinem Neffen behufs einer auf eigene Kosten zu unternehmenden Fahrt eine Kopie derselben mit, so dass Hojeda bequem das schon entschleierte Gebiet auffinden und von da aus, „das Nächste mit dem Nächsten klug verknüpfend", weitere Entdeckungen machen konnte. Er gewann als Kapitän seines Schiffes einen erfahrenen baskischen Seemann Juan de la Cosa, dem die neue Welt auch nicht mehr fremd war. Die von ihm im Jahre 1500 gezeichnete Weltkarte ist die älteste, die sich erhalten hat und auf der bereits grosse Küstenstriche und Inseln der neuen Welt verzeichnet sind. Sodann nahm auch der Florentinische Kaufmann Amerigo Vespucci (geb. 1451) an dem Unternehmen theil, um Handel zu treiben (por mercader), wie der spanische Geschichtsschreiber Herrera kurz bemerkt. Man nahm so ziemlich denselben Kurs, wie Kolumbus auf seiner dritten Reise, an die man sich anlehnte, und erreichte auch im Sommer 1499 die Küste der Guyana unter 3° n. Br. Von hier steuerte man nordwestlich immer an der Küste hin und noch weit über den Endpunkt des Admirals hinaus, so dass man am 24. August an den Golf von Maracaibo gelangte. Ein hier im Küstenwasser errichtetes Pfahlbaudorf der Indianer gab, in Erinnerung an den ähnlichen Grundbau Venedigs, die Veranlassung, das Dorf Klein-Venedig zu nennen, Venezuela, ein Name, der dann auf den Golf und endlich auf das ganze Land übertragen wurde. An dem westlich von diesem Golfe gelegenen Vorgebirge, dem Cabo de la vela, verliessen unsere Seefahrer das Land und steuerten nach Haiti hinüber, wo die Schiffe am 5. September 1499 ankamen. Nach Spanien kehrte indess Hojeda erst im Juni 1500 zurück. Die Fahrt hatte im ganzen vom 20. Mai 1499 bis Ende Juni 1500 gewährt.

Das allgemeine Ergebniss war also, dass man die Nordküste von Südamerika noch um etwa 7 Meridiane weiter nach Westen als Kolumbus entdeckt hatte. Aber es knüpft sich an diese Reise noch ein merkwürdiger Streit, der wegen seiner Eigenart noch genauer beleuchtet werden muss, die Streitfrage nämlich, ob Kolumbus oder Vespucci das amerikanische Festland eher gesehen hat.

Es hat sich der Brief Vespucci's erhalten, den er im Jahre 1504 von Lissabon aus an Soderini schrieb und in dem er von seinen vier Schiffahrten spricht, die er nach der neuen Welt unternommen haben will. Zwei davon gingen, nach seiner Angabe, auf Befehl des spanischen Königs nach Westen und zwei auf Befehl des portugiesischen Königs nach Süden. Da dieser Bericht noch bei Lebzeiten des Verfassers mehrfach im Druck erschien und Vespucci die Angaben der Flugblätter nicht für irrig oder entstellt erklärt hat, so muss man annehmen, dass er mit dem Inhalte einverstanden gewesen ist und ihn für wahrheitsgemäss hat gelten lassen wollen. Danach will er die erste Fahrt am 20. Mai 1497 mit vier Schiffen von Cadiz angetreten haben. Den Kapitän des Geschwaders nennt er nicht. Die Rückkehr soll am 15. Oktober 1499 erfolgt sein. Diese Angaben sind falsch. Vespucci hat sich an Hojedas Expedition betheiligt, wie auch der Inhalt seines Briefes erkennen lässt, und diese Unternehmung fiel, wie eben mitgetheilt ist, ins Jahr 1499. Es ist aber auch unzulässig, anzunehmen, auf Hojedas Schiffen sei Vespucci zum zweiten Male hinausgegangen. Denn erstens lässt sich aktenmässig nachweisen, dass Vespucci, der 1493 nach Spanien kam, bis 1498 im Handelshause Berardis beschäftigt war. Berardi selbst starb zwar schon im Dezember 1495, allein das Handelshaus besorgte, nach dem Vertrage mit der Regierung, auch weiterhin die Ausrüstung der Schiffe für die dritte Oceanfahrt des Kolumbus. Die Abfahrt dieses Geschwaders erfolgte am 20. Mai 1498, und bis dahin war Vespucci durch das Geschäft an Spanien gebunden; er konnte unmöglich ein Jahr früher sich an einer Entdeckungsreise betheiligt haben.

Selbst wenn er frei gewesen wäre, hätte Vespucci eine Fahrt 1497 nicht unternehmen können. Gewichtige Gründe sprechen dagegen. Kolumbus hatte sich erst am 23. April 1497 seine Privilegien von neuem bestätigen lassen, und danach durfte niemand ausser ihm zu oceanischen Entdeckungsfahrten ermächtigt werden. Es war zwar zu einer Zeit, als man fürchtete, Kolumbus sei bei seiner zweiten Expedition untergegangen, die Erlaubniss ertheilt, jedem der Neigung hatte, auf Entdeckungen auszugehen; aber diese Licencia war 1497 wieder aufgehoben. Kolumbus stand damals noch in hoher Gunst. Wie hätte man es wagen wollen, öffentlich oder heimlich ohne sein Wissen und Willen Schiffe zu entsenden! Eine vom Staate angeordnete Expedition ist rein undenkbar; und doch behauptet Vespucci, er sei „auf Befehl des Königs" hinausgesegelt.

Man könnte nun annehmen, die Jahreszahl sei verdruckt, es müsse

1499 statt 1497 heissen; dann bleibt doch zunächst die unrichtige Behauptung bestehen, die Expedition sei auf Befehl des Königs geschehen, denn Hojeda's Unternehmung war Privatsache, und Vespucci ging als Geschäftsmann, in durchaus untergeordneter Stellung mit. Sodann liegen unzweideutige Zeugnisse vor, dass schon die Zeitgenossen in dem Briefe nur die Zahl 1497 kennen und diese Zahl für eine absichtliche Fälschung des Sachverhalts erklären. Der Bischof Las Casas erhebt nämlich in seiner Geschichte die schwere Anklage gegen Vespücci, er habe stillschweigend geduldet, dass ihm die Ehre der Entdeckung des Festlandes zugeschrieben werde, und fügt in Bezug auf die Zeit der ersten Reise Vespuccis die Worte hinzu: „Er segelte von dem Hafen Santa Maria oder Cadiz am 20. Mai 1499 ab, aber nicht 1497, wie Amerigo sagt, indem er sich dadurch den Ruhm und die Ehre aneignen will, die dem Admiral gebührt.“ Den Unwillen über das Benehmen Vespucci's theilen auch die späteren Historiker Herrera, Muñoz und Navarrete.

Wenn also die Fahrt Vespucci's nicht 1497, sondern 1499 stattgefunden hat, dann hat Kolumbus schon ein Jahr vorher, am 1. August 1498, das Festland gesehen und ist der wirkliche Entdecker.

Aber die geschickte Zusammenfassung aller seiner Entdeckungsreisen, von denen die übrigen im folgenden noch geschildert werden sollen, brachte für Vespucci doch bei den ferner wohnenden Lesern in Deutschland und Italien zuerst eine klare Vorstellung von einem grossen, sich weit über den Aequator nach Süden erstreckenden Erdtheil, während das, was Kolumbus gefunden hatte, in der Regel nur unter dem Titel der neuen Inseln abgehandelt wurde. Daraus wird es erklärlich, dass sich schon aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts eine ganze Reihe von Werken anführen lässt, in denen Amerigo Vespucci als der Entdecker des grossen Landes gilt. Und so handelte auch Waldseemüller, der Geograph von St. Dié, in gutem Glauben, als er 1507, ein Jahr nach dem Tode des Kolumbus, in seiner Cosmographiae introductio, die zugleich mit den vier Schiffahrten des Vespucci erschien, den Vorschlag machte, die neue Welt als einen vierten Erdtheil den drei von alters her bekannten anzureihen und nach ihrem Entdecker Amerigo, gleichsam Amerigo's Land oder Amerika zu nennen.

Wenige Monate später als Hojeda's Schiffe lichteten auch die Fahrzeuge, die Vicente Yañez Pinzon ausgerüstet hatte, die Anker und stachen von Palos aus am 18. November 1499 in See. Der ältere Bruder, Martin Alonso, die Hauptstütze des Admirals auf seiner ersten Reise, war kurz nach seiner Heimkehr schon 1493 gestorben, wie es

heisst, durch die Zurücksetzung, die ihm von Seiten der Königin wurde, tief gekränkt. Aber auch Vicente Yañez, der nun mit seinem Neffen Arias Perez sich aufmachte, bewies eine erstaunliche Kühnheit, dass er vollständig unabhängig von der durch Kolumbus eingeschlagenen Bahn und unberührt von den Theorien der Kosmographen von den Kapverden aus gradesweges gegen Südwesten ins Unbekannte hinaussteuerte. Er überschritt in jenen Gewässern zum ersten Mal den Aequator und stiess am 26. Januar bei dem später sogenannten Kap Augustin auf die Ostküste Brasiliens, etwa unter 8 ° s. Br. Von hier ging er an dem Gestade nach Nordwesten, berührte die Mündung des gewaltigen Amazonenstromes und knüpfte bei dem Orinokodelta seine Entdeckungen an die des Kolumbus an. Die Ergebnisse dieser erfolgreichen Fahrt finden wir nebst dem Namen des Entdeckers bereits auf der Karte Juan de la Cosa's von 1500 verewigt.

Der Rückweg ging über Haiti und durch die Bahamainseln, wo auf den Riffen zwei Schiffe scheiterten; die beiden andern langten am 20. September 1500 glücklich in Palos an. Von einem materiellen Gewinn konnte bei dem Verluste von zwei Schiffen nicht die Rede sein. Peter Martyr giebt uns den Inhalt eines Gespräches wieder, das er mit den kühnen Pinzonen gehabt hat. Auf seine Frage, ob sie jenseits des Aequators den südlichen Pol gesehen hätten, antworteten sie, einen südlichen Polarstern gebe es nicht. Auf seinen Einwand, ob sie nicht etwa eine Meeresstrasse für einen grossen Fluss gehalten hätten, entgegneten sie, die Wasser seien süss und, je weiter man in den Strom, den sie La Catalina benannten, hineingefahren sei, desto trinkbarer geworden, so dass in dieser Beziehung eine Täuschung nicht habe stattfinden können. Der Strom sei mit Inseln bedeckt und von Fischen belebt, mehr als 30 spanische Meilen breit gewesen. „Wer will es," ruft Martyr bei dieser Gelegenheit aus, „der Natur nehmen, dass sie nicht noch Grösseres selbst als diesen Strom schaffen könne." Auch für was für ein Gebiet man das entdeckte grosse Land hielt, giebt uns derselbe Gewährsmann an: „Diese beiden Pinzonen, Oheim und Neffe, haben auf ihrer Seefahrt Entsetzliches ausgestanden und sind, wie sie selbst meinen, über die Stadt Katai (China) hinaus in das jenseits (d. h.) östlich vom Ganges gelegene indische Land gekommen". Was man bisher davon gesehen, schien an Grösse Europa dreimal zu übertreffen. Wenn man mit Humboldt (Kritische Untersuchungen u. s. w. II, 497) annehmen darf, dass Vespucci auf seiner ersten Reise, als ihre Schiffe am 5. September 1499 Haiti erreicht hatten, sich von Hojeda getrennt habe, um nach Spanien zurückzukehren, so könnte er im Oktober

dort angelangt sein. Dann wäre die zeitliche Möglichkeit für Vespucci gegeben, einen Monat später wieder aufzubrechen und an der Expedition der Pinzone theil zu nehmen.

Er ist bestimmt auf seiner zweiten Fahrt über den Aequator gegangen, er hat das Kap Augustin astronomisch bestimmt, er hat auf dem Heimwege den Amazonenstrom gesehen, und hat mit besonderer Aufmerksamkeit die Sternbilder des südlichen Himmels betrachtet und ist zum zweiten Male in Haiti gewesen. Das lässt sich alles mit den Ergebnissen von Pinzon's Fahrt wohl vereinigen. Ausser diesem Seefahrer ist um dieselbe Zeit nur Lepe weit über den Aequator nach Süden gegangen. Von dessen Fahrt sind wir weniger genau unterrichtet. Nun hat uns Vespucci, leider wohl geflissentlich, auch hier bei seiner zweiten Fahrt, auf der er seine astronomischen Kenntnisse verwerthen konnte, den Leiter der Expedition nicht genannt. Es muss daher unentschieden bleiben, ob er — denn nur diese Wahl ist gegeben — mit Pinzon oder Lepe gefahren ist.

Für Lepe entscheidet folgendes Moment. Pinzon kam im September 1500 zurück, Lepe wahrscheinlich schon im Juli. Der Führer seines zweiten Schiffes, Velez de Mendoza, war, nachweisbar, am 20. Juli in Sevilla. Da nun Bandini einen Brief Vespucci's vom 18. Juli 1500 über seine Reise veröffentlicht hat, so muss, falls Brief und Datum echt sind, Vespucci mit Lepe seine Reise gemacht haben.

Einen vollen Monat später machte sich Diego de Lepe auf und folgte dem Kurs der Pinzone. Er machte die kürzeste Reise, denn er ging Ende Dezember 1499 aus und langte schon im folgenden Juli wieder in Spanien an; aber er hatte doch eine wichtige Entdeckung zu melden. Er war nämlich noch südlicher als sein Vorgänger auf die südamerikanische Küste gestossen und zwar südlich vom Kap San Augustin und erkannte, dass die Küste von dem genannten Punkte an sich nach Südwesten wende. Das Kap San Augustin wurde in der folgenden Zeit oft genannt, weil es der erste Punkt der neuen Welt war, dessen Lage man genau zu bestimmen suchte, um danach den Verlauf der Demarkationslinie erkennen zu können, durch welche die „Interessensphären“ der beiden wetteifernden Seemächte von einander geschieden wurden. Lepe's Karte wurde später noch von dem ersten spanischen Piloten Diaz de Solis benutzt.

Endlich machte sich im Oktober 1500 Rodrigo de Bastidas, ein Notar aus Sevilla, auf, nachdem er Juan de la Cosa, der erst im Juni von seiner ersten Fahrt zurückgekommen war, für den Zug als Leiter der Unternehmung gewonnen hatte. Er steuerte durch die Kette

der kleinen Antillen hindurch nach dem Golf von Maracaibo, überschritt im Westen den bisher bekannten äussersten Küstenpunkt, das Kap de la Vela, und lief am Gestade der Sierra de Santa Marta und über die Mündungen des Magdalenenstromes bis zum Golf von Darien und erreichte an der Landenge von Panama den Hafen De los escribanos, bis zu dem Kolumbus von Norden her auf seiner letzten Entdeckungsreise zwei Jahre später gelangen sollte. Eine westliche Durchfahrt, nach der auch Kolumbus suchte, fand er nicht.

Mitten in diese lebhafte spanische Bewegung, immer weiter die über Erwarten grossen Länder und Inseln kennen zu lernen, fällt der blinde Zufall mit seinem Geschenk: die Entdeckung Südamerikas durch die Portugiesen.

König Manuel hatte nach der glücklichen und höchst erfolgreichen Fahrt Vasco da Gama's nach Indien sofort wieder ein grosses Geschwader von 13 Schiffen ausgerüstet, um, ehe die Spanier ihm zuvor kämen, weitere Erfolge im Osten zu gewinnen. Um den lästigen Windstillen an der Guineaküste auszuweichen, sollten die Indienfahrer von den Kapverden aus möglichst südlichen Kurs bis zur Breite des Kaplandes halten und dann das Kap in östlicher Fahrt dubliren. Das Geschwader unter Leitung von Pedralvarez Cabral war am 9. März von Lissabon abgegangen und hielt seit der Mitte April von der Westküste Afrikas ab, gerieth dabei in die nach Westen gehende Aequatorialströmung und hatte wohl auch schon von den Kapverden an sich etwas gegen S.W. gehalten, so dass, als noch um den 20. April stürmischer Südost eintrat, die Schiffe sich bald vor einer hohen Gebirgsküste sahen, deren auffälligsten Gipfel Cabral zur Erinnerung an das eben, am 19. April, begangene Osterfest, den Monte Pascoal nannte, eine Landmarke, die den Seefahrern wohl bekannt ist. Um einen schützenden Hafen zu finden, gingen die Schiffe an der Küste nordwärts und erreichten bald eine geschützte Bucht, die den Namen Porto Seguro erhielt. Sie liegt etwa unter 16° s. Br. „Der Osterberg“ muss also noch etwas weiter südwärts angesetzt werden. Ob das Land am 22. oder 24. April in Sicht kam, darüber gehen die ältesten Angaben aus einander. Cabral blieb an der schönen, gebirgigen Küste bis Anfang Mai und nannte das Land, das zunächst für eine Insel gehalten wurde, nach dem auf den 3. Mai fallenden Festtag der Kreuzerfindung „Ilha da vera Cruz“, die Insel des wahren Kreuzes.

Um aber die wichtige Entdeckung baldigst zur Kenntniss des Königs zu bringen, wurde Gaspar de Lemos nach Portugal entsendet, während Cabral mit 11 Schiffen — eins war bei den Kapverden abgetrieben

und allein nach Portugal zurückgegangen — weiter den Weg nach Indien verfolgte.

Man darf behaupten, dass diese Entdeckung Brasiliens auch erfolgt wäre, wenn Kolumbus Amerika noch nicht entdeckt gehabt hätte. Die Entdeckung der neuen Welt musste binnen kurzer Zeit, nachdem Indien wirklich gefunden war, ebenfalls erfolgen. Damit wird der Ruhm des Kolumbus, zuerst den Ocean durchquert zu haben, keinesweges geschmälert. Aber dass die rasch sich entwickelnde oceanische Schiffahrt nicht bei dem Seewege nach Indien Halt machen würde, ist zweifellos. Zwischen der Fahrt Gama's und der ersten Erdumsegelung liegt nur ein Zeitraum von 20 Jahren.

Die Nachricht von der Entdeckung des Heiligenkreuzlandes konnte im Juni 1500 nach Lissabon gelangen. Um diese Zeit oder etwas später kehrte auch Vespucci von seiner zweiten grossen Fahrt nach Spanien zurück und weilte in Sevilla. Die italienischen Kaufleute in Lissabon und Sevilla standen in regem Verkehr mit einander; alle Neuigkeiten, die von den überseeischen Entdeckungen einliefen, wurden ausgetauscht. Dadurch erklärt sich, dass Vespucci's Fahrt über den Gleicher hinaus zu einem grossen Lande bald auch seinen Landsleuten in Lissabon bekannt geworden war. Durch sie ist dann der König Manuel auf den florentinischen Seefahrer, Kaufmann und Astronomen aufmerksam gemacht und erkannte die günstige Gelegenheit, sich der Dienste dieses brauchbaren Mannes zu versichern. Durch italienische Vermittlung liess der portugiesische König Vespucci mehrfach auf das dringlichste ersuchen, in seine Dienste zu treten, bis dieser endlich nachgab und nach Lissabon ging. Hier erkannte Vespucci bald, dass Cabral's Entdeckung die südliche Fortsetzung desselben Landes sein müsse, das er selbst erforscht hatte, und erbot sich, auf einem portugiesischen Geschwader nach jenen Ländern als Astronom mitzugehen, um die Ausdehnung derselben weiter zu verfolgen. So begann die dritte Seefahrt Vespucci's, die erste auf portugiesischen Schiffen, im Mai 1501 von Lissabon aus. Das Geschwader bestand aus drei Fahrzeugen. Den Befehlshaber nennt der Florentiner nicht, und Humboldt schreibt (a. a. O. III 72): „Der Name des Anführers der Expedition ist unbekannt; gewiss aber war es weder João da Nova, noch Gonzalo Coelho, noch Christovão Jaquez. Trotzdem ist J. G. Kohl (die beiden ältesten Generalkarten S. 25) bei der Vermuthung stehen geblieben, es sei Christovão Jaquez gewesen.

Unter den zeitgenössischen Geschichtsschreibern hat nur einer, Gaspar Correa, den Kapitän namhaft gemacht; aber unter Umständen,

die noch gewichtige Zweifel an dem Thatbestande übrig lassen. Der portugiesische Chronist (Lendas da India I, 152, Lissabon 1858) irrt sich nämlich, wenn er schreibt, Cabral habe nach gehaltenem Schiffsrathe dem Kapitän André Gonsalvez den Befehl gegeben, nach Portugal zurückzukehren und dem Könige Manuel von der Entdeckung zu berichten, und dieser habe Indianer, Männer, Weiber und Kinder und ausserdem zwei grosse Papageien und andere kleinere mit an Bord genommen, um sie in Portugal zu zeigen. Dass ausser den Einwohnern namentlich die prächtigen Papageien die besondere Aufmerksamkeit erregten, erkennt man schon daraus, dass das Land bei den Seeleuten als Papageienland bezeichnet wurde und dass auf der ältesten Karte, auf der die Entdeckung Cabral's verzeichnet ist, diese prächtigen Schmuckvögel in vollster Farbenpracht abgemalt sind.

Leider irrt sich Correa in dem Namen des Kapitäns, der im Mai 1500 nach Portugal zurückging. Dass Gaspar de Lemos den besondern Auftrag von Cabral erhielt, ist oben bereits gesagt. Correa fügt aber hinzu, der König habe sich über die neue Entdeckung sehr gefreut und sofort den Befehl gegeben, dass André Gonsalvez wieder hinausgehe, um die Entdeckung weiter zu fördern. Dieser zweite Theil des Berichtes, wie ihn Correa giebt, könnte nun wohl der Wahrheit entsprechen; aber leider scheint ein André Gonsalvez sonst sich als Seefahrer nicht hervorgethan zu haben.

Das Geschwader von drei Schiffen steuerte zuerst nach den Kapverden, wo es merkwürdiger Weise mit der aus Indien heimkehrenden Flotte Cabral's zusammentraf. Von hier steuerten sie nach Südwesten; da nun zwischen dem Kap Augustin, dessen Lage Vespucci zu bestimmen gesucht hatte, und dem Heiligenkreuzlande immer noch eine Lücke von 7—8 Breitengraden lag, so war es natürlich, dass man von Norden her, vom Kap Augustin an, die unbekannte Küste weiter verfolgte. Diese erste Entdeckung und Erwerbung jenseits des Atlantischen Oceans versprach auch abgesehen von dem Reichthum an Färbeholz, dem das Land schon nach zwei Jahren seinen noch gültigen Namen Brasilien verdankte, wichtig zu werden. Man hatte nämlich durch Gama's Besuch in Indien ermittelt, dass der Hafen von Kalikut, in dem das portugiesische Geschwader gelandet war, noch recht weit von jenen indischen Gebieten entfernt sei, wo die Gewürze wachsen, deren Heimathland weit östlich von Kalikut liegen musste. Dann war aber wahrscheinlich der Westweg dahin, den Kolumbus zuerst eingeschlagen hatte, der nähere und Portugal musste sich beeilen, um nicht von den Spaniern überholt zu werden. So lag also

auch bei dieser dritten Fahrt Vespucci's der Gedanke zu Grunde, Indien aufzusuchen, oder eine westliche Meeresstrasse zu den Gewürzländern aufzufinden, wie sie im folgenden Jahre 1502 auch Kolumbus auf seiner letzten Reise ausfindig zu machen suchte.

Da nun die Küste des neuen Landes von Kap Augustin nach Südwesten verlief, wie schon Lepe, und mit ihm vermuthlich Vespucci, ermittelt hatte, so war begründete Hoffnung vorhanden, das ersehnte Ziel auch wirklich zu erreichen. Die Ergebnisse dieser bedeutenden Reise lassen sich auf zwei gleichzeitigen Karten recht gut erkennen, die in dem grossen von Fr. Kunstmann veröffentlichten „Atlas zur Entdeckungsgeschichte Amerika's“ (Tafel II u. III) München 1859 sorgfältig nachgebildet sind. Die Fahrt zeichnet sich auch dadurch noch aus, dass man die Tage der einzelnen Entdeckungen an Vorgebirgen, Buchten und Flussmündungen recht wohl bestimmen kann, da nach der Sitte der Zeit die Kalenderheiligen zu Pathen der an ihrem Tage gemachten Entdeckungen eingeladen wurden.

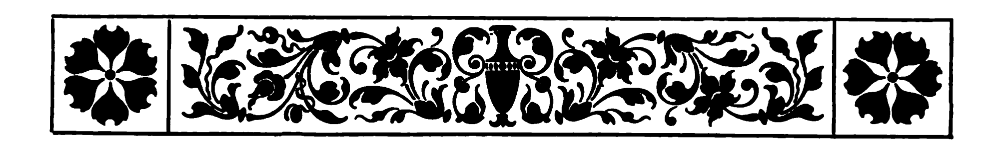
Danach erreichte man am 16. August das Kap San Roque unter 5° s. Br., am 28. August das Kap San Augustin, am Michaelistage den Rio de San Miguel, am 4. Oktober die Mündung des San Franciscostromes, am 2. November die Allerheiligen-Bai (Bahia de todos os santos) und drang endlich etwa bis zum 25° s. Br., also über den südlichen Wendekreis vor, wo als letzter gesichteter Punkt ein Rio de Cananea (Cananor) auf den Karten eingetragen ist. Dass das Geschwader dann, wie Vespucci in seinen Briefen schreibt, die Küste verlassen habe und grade ins Südmeer hinausgesegelt sei und schliesslich sogar den 50. oder 52. Grad südlicher Breite erreicht habe, verdient wenig Glauben. Die vierte Schiffahrt, die nichts Geringeres als die Auffindung eines südwestlichen Seeweges nach Indien plante, blieb im Jahre 1504 in Folge von allerhand Missgeschick an der schon besuchten Küste Brasiliens stecken und hatte nichts Neues zu verzeichnen. Vespucci kam im Juni nach Lissabon zurück und wandte sich bald wieder nach Spanien, wo er von 1508 bis 1512, bis zu seinem Tode, als Reichspilot angestellt war, die Piloten zu prüfen und die Karten von Amerika auf dem Laufenden zu erhalten hatte. Auch nach seinem Tode wurde mehrfach eine königliche Kommission zusammenberufen, um die Karten von veralteten Darstellungen und Fehlern zu säubern, damit die Seeleute nicht in Gefahr kämen, wenn sie auf die Zuverlässigkeit ihrer Karten rechneten.

Noch weiter nach Süden als Vespucci drangen im Jahre 1508 die Schiffe vor, die von Juan Diaz de Solis und Vicente Yañez

Pinzon geführt wurden. Auch sie suchten den Handelsweg nach Indien und kamen vielleicht über die Mündung des La Plata hinaus bis zum 40° s. Br. Aber sie erweiterten auch im Norden von Mittelamerika die Kenntniss der Küsten, indem sie die Ostküste von Yukatan befuhren. Das indische Ziel erreichten sie natürlich nicht. Endlich ist hier noch zu erwähnen, dass Sebastian de Ocampo auf Befehl Ovando's, der damals Statthalter von Haiti war, die Insel Cuba ganz umsegelte und damit also endgiltig feststellte, dass es nicht, wie Kolumbus meinte, eine östliche Halbinsel von Asien sei. Wenn schon viel früher, z. B. auf der Karte Juan de la Cosa's und auf den meisten andern Seekarten, Cuba als Insel dargestellt wurde, so scheint das darauf zu beruhen, dass man den westlichsten Punkt, den Kolumbus auf der Nordseite erreicht hatte, mit seinem westlichsten Punkte auf der Südküste durch eine willkürliche Linie verband, indem man den Angaben der Eingeborenen Glauben schenkte, dass man auch im Westen das Land mit einem Boote umfahren könne. Die eigenthümliche, gegen Westen kolbig abgestutzte Form der Insel auf den ältesten Karten erklärt sich aus dieser Annahme über die Entstehung der Zeichnung sehr leicht. Es gingen zwar in dem ersten Zeitraume der Entdeckungen, den wir bis 1513 rechnen, noch oft Expeditionen besonders an die Nordküste von Südamerika, um sich dort festzusetzen; aber bedeutende geographische Entdeckungen konnten sie nicht im Gefolge haben, es handelte sich doch mehr um Kolonisationsversuche.

Wohl aber müssen wir den Blick noch nach einer ganz anderen Gegend der neuen Welt richten, um dort die ersten Berührungen der Europäer mit den Küsten Nordamerika's kennen zu lernen.





V. DIE ERSTEN ENTDECKUNGEN VON NORDAMERIKA.



Ganz unabhängig von den durch Kolumbus erfolgreich begonnenen spanischen Entdeckungen in Mittel- und Südamerika, steuerten seit 1491 auch englische Seeleute auf Entdeckungen im Ocean aus. Diese Expeditionen gingen von Bristol aus, das zu jener Zeit für den Seeverkehr wichtiger war als London und auch günstiger dafür lag. Aber auch in England dürfen wir ebenso gewiss wie in Spanien die ersten Anregungen zu oceanischen Streifzügen auf persönlichen Einfluss unternehmender Italiener zurückführen. Hier war nur die eine Familie Caboto massgebend. Der Genuese Giovanni Caboto, den die Engländer John Cabot nennen, war von Venedig, wo er 1476 naturalisirt worden war, mit seinen drei Söhnen Ludovico, Sebastiano und Sancto, von denen aber nur der mittlere eine besondere Berühmtheit erlangte, etwa ums Jahr 1490 nach England, nach Bristol ausgewandert. Dort begann er bald seine Agitation für oceanische Forschungen. Mittelalterliche italienische Seekarten verlegten in das Meer westlich von Irland eine Brasilinsel und weiter südlich die Insel der sieben Städte, wohin sich bei dem Einbruche der Mauren in Spanien ums Jahr 711 n. Chr. viele bedrängte Christen unter Leitung ihrer Priester geflüchtet haben sollten.

Nun meldet der spanische Gesandte am englischen Hofe, Pedro de Ayala, unterm 25. Juli 1498, dass die Leute von Bristol seit sieben Jahren alljährlich zwei, drei, auch vier Karawelen ausgesendet hätten, um die Isla del Brasil und Las siete cidades nach Angabe dieses Genuesen (con la fantasia deste Genoves) aufzusuchen. Aber erst im Jahre 1497, nach-

dem der König Heinrich VII. dem Giovanni nebst seinen Söhnen ein Patent für die Westfahrten ausgestellt hatte, waren die atlantischen Streifzüge von Erfolg begleitet. Zu dem kleinen auf Kosten des Königs ausgerüsteten Fahrzeuge gesellten sich noch drei oder vier kleine Schiffe, für deren Kosten die Kaufleute von Bristol aufkamen. Anfang Mai stach Caboto in See, und am Johannistag, am 24. Juni, erreichte er drüben weit im Norden Land; dann fuhr er noch 300 Miles an der Küste hin, die man, ähnlich wie in Spanien, für die Ostküste von Asien hielt, für das Land des Gross-Chans, der damals in China noch herrschen sollte, obwohl die mongolische Dynastie bereits 1368 gestürzt war. Auch soll Caboto, nach brieflicher Mittheilung Raimondo di Soncino's an den Herzog von Mailand d. d. 18. Dezember 1497, geäussert haben, er hoffe noch von dem gefundenen Lande, an der Küste hin, nach der reichen Insel Zipangu (Japan) zu kommen, die bekanntlich auch Kolumbus in Mittelamerika suchte.

Wo Caboto das amerikanische Land zuerst gesehen hat, darüber lässt sich streiten. Man nahm früher an, er habe Neufundland und Kap Breton entdeckt und Tierra prima vista genannt; allein diese Annahme stützt sich nur auf die grosse Weltkarte Sebastian Caboto's, die 1544 gedruckt wurde. Hier ist aber die Darstellung von Neufundland und dem Lorenzgolf nach französischen Vorbildern entworfen; denn Jacques Cartier hatte hier seit 1534 bedeutende Entdeckungen gemacht. Dadurch dass Caboto grade hierher sein Prima vista verlegte, wollte er gewissermassen aussprechen, dass England den ersten Anspruch an diese von ihm entdeckten Länder habe. Henry Harrisse, der berühmteste Amerikanist, dem wir ein besonderes Werk (Jean et Sébastien Cabot, Paris 1882) über diesen Gegenstand verdanken, führt folgende Gründe an, wonach Caboto zuerst nach Labrador gekommen ist:

1. Ein intelligenter Kaufmann englischer Abkunft, der in Sevilla lebte und mit Sebastian Caboto dort persönlich bekannt war, sagt, das entdeckte Land sei nördlich in Labrador gelegen.

2. Dahin verlegte auch Thorne's Karte von 1527 die Entdeckung.

3. Richard Eden, der 1555 die Dekaden Peter Martyr's über die oceanischen Angelegenheiten ins Englische übersetzte, erklärt, er habe aus Caboto's Munde gehört, dass er nur den nördlichsten Theil des sogen. Labradors gesehen habe und durch Eis zurückgetrieben sei.

4. Auf den beiden spanischen von J. G. Kohl herausgegebenen Weltkarten von 1527 und 1529 heisst das Gebiet bei Neufundland Tierra de los Bretones, aber nicht dos Ingleses; auf der Karte von 1529 ist noch

hinzugefügt, dass dieses Land von den Cortereales entdeckt worden sei. Aber weit im Norden, in der Tierra del Labrador, ist angegeben: „Dieses Land haben die Engländer entdeckt; aber dort ist nichts zu holen." (Esta tierra descubrieron los Ingleses; no ay en ella cosa de provecho.)

5. Wäre Caboto im Lorenzgolf gewesen, dann hätte Neufundland, das davor liegt, in der Folgezeit auch besser bekannt sein müssen. Nun ist es aber Thatsache, dass auf allen alten Karten bis 1540 diese Insel in eine ganze Gruppe von Inseln zerfällt und zwar in ältester Zeit am meisten, so dass man bei langsam wachsender Kenntniss von diesen Gebieten die grosse Insel auch ganz allmählich zu einer Landmasse zusammenwachsen sieht.

Wie weit Caboto nach Süden vordrang, steht auch nicht fest. Peter Martyr lässt ihn bis unter die Breite von Gibraltar, also bis zum 36° n. Br., segeln; nach dem Berichte Ramusios (Raccolta I. 414) soll er sogar bis Florida an der ganzen Ostküste des nordamerikanischen Erdtheils entlang gekommen sein. Allein dem steht die Kürze der ganzen Reise entschieden entgegen. Man bedenke nur, dass Caboto am 24. Juni weit im Norden Land sah und dass er spätestens sechs Wochen darauf bereits wieder in London war. Seine Entdeckung beschränkt sich also wahrscheinlich auf Labrador. Aber dieser erste Erfolg war doch so glänzend, dass Caboto Vater und Sohn mit einem Male in England populär wurden. Der König ernannte ihn zum Grossadmiral und liess ihm für die Entdeckung von Nordamerika ein Gnadengeschenk von — 10 £ reichen. Giovanni Caboto stolzirte nun in seidenen Kleidern einher, und die Engländer liefen wie Narren hinter ihm her. (Nach dem Briefe Pasqualigo's vom 23. August 1497, mitgetheilt in Harrisse, Cabot p. 322, Appendix VIII.)

Hat Caboto wirklich die Festlandsküste von Nordamerika am Johannistage 1497 erreicht, dann ist er der Entdecker des Kontinents von Amerika, nicht Kolumbus; denn dieser sah das Festland erst auf seiner dritten Reise am 1. August 1498.

Es muss endlich bezüglich der Fahrt Caboto's noch eine früher streitige Frage berührt werden, ob das Land 1494 oder 1497 zuerst entdeckt ist.

Es befindet sich nämlich auf der grossen Weltkarte Sebastian Caboto's eine Legende folgenden Inhalts: „Dieses Land wurde von den Venetianern Joan Caboto und seinem Sohne Sebastian im Jahre der Geburt unseres Heilandes Jesu Christi MCCCCXCIIII, den 24. Juni entdeckt." In der Zahl steckt aber ein Fehler, der leicht entstanden sein

kann, wenn beim Schnitt der Karte aus Versehen aus der letzten Ziffer VII eine IIII gemacht ist. Nun ist aber aus den gleichzeitigen Gesandtschaftsberichten deutlich zu erkennen, dass noch 1496 keine Entdeckung gemacht war. Denn in diesem Jahre schrieb der Vertreter Spaniens, Ruy Gonzales de Puebla, am 21. Januar, dass jemand dem Könige von England eine ähnliche Unternehmung wie Kolumbus, also den Seeweg nach Indien, vorgeschlagen habe. Darauf liessen Ferdinand und Isabella unter dem 28. März 1496 durch ihren Gesandten mittheilen, dass derartige Unternehmungen gegen die vom Papste der spanischen und portugiesischen Krone verliehenen Privilegien verstiessen. Es ist daraus deutlich zu ersehen, dass das Unternehmen unter königlicher Flagge erst geplant war, dass es noch etwas Neues war, dass demnach eine wirkliche Entdeckung noch nicht gemacht sein konnte. Heinrich VII. hatte aber kurz vor dem Eingange des spanischen Protestes, schon am 5. März, an Caboto das Patent zu seinen Westfahrten verliehen. Endlich ist noch der Brief des englischen Kanzlers an Caboto vom 3. Februar 1498 vorhanden, wodurch der Italiener ermächtigt wird, Schiffe nach dem Lande zu führen, das er kürzlich erst entdeckt hat („the Londe and Iles of late founde by the seid John“). Danach muss die Entdeckung zwischen 1496 und 1498 fallen. Da eine Winterreise ausgeschlossen ist, des Kanzlers Brief vom Anfang Februar datirt ist, so bleibt nur 1496 und 1497 übrig. Nun bezeugt aber der bekannte englische Geograph Hakluyt, der am Ende des 16. Jahrhunderts lebte, dass er auf einem Exemplar der Karte Caboto's die Jahreszahl 1497 gesehen habe. Man wird nach solchen Beweisen, die Harrisse (a. a. O. 52—60) zusammengestellt hat, die Angabe 1494 für einen Stichfehler der Karte erklären müssen.

Was Caboto dann 1498 für Erfolge gehabt hat, als er am 1. April mit fünf Schiffen wieder gegen Westen hinauszog, ist merkwürdigerweise nicht bekannt geworden. Auf der Karte Juan de la Cosa's vom Jahre 1500 sind auf einer langen Küstenstrecke, die, nach der Schätzung von Harrisse, sich etwa vom Anfange der Davisstrasse bis zum Kap Hatteras erstreckt, in ziemlich weiten Zwischenräumen fünf englische Wimpel aufgepflanzt, zum Zeichen, dass diese Länder von England aus entdeckt sind, was durch die Inschrift am Anfange, „cavo de ynglaterra“ und am Ende „mar descubierto por jngleses“ bestätigt wird. Allein aus der unklaren Zeichnung lässt sich die Ausdehnung der gesehenen Küsten nicht bestimmt erkennen; doch kann man annehmen, dass Caboto eine ansehnliche Strecke an der Ostküste der jetzigen Vereinigten Staaten entlang gesegelt ist.

Das war die letzte Seereise, die Giovanni Caboto unternahm; von da ab überliess er das Seegewerbe seinem rührigen Sohne Sebastian, von dem wir nur wissen, dass er 1503 noch eine Fahrt nach dem Westen machte und mehrere in Felle gekleidete Einwohner des neuen Landes, die rohes Fleisch assen und deren Sprache niemand verstand, mit nach England zurückbrachte. Man denkt bei diesen Bemerkungen unwillkürlich an Eskimos, deren Namen soviel als Rohesfleischesser bedeutet. Man darf danach vermuthen, dass Sebastian, nach einer Strasse gegen Indien suchend, die Davisstrasse oder die Hudsonsstrasse erreicht hat.

Mit dem Tode Heinrich's VII. hörten die englischen Unternehmungen vor der Hand ganz auf, und Sebastian Caboto wandte sich nach 1509 nach Spanien, wo er seit 1512 einen ansehnlichen Gehalt als Kapitän bezog.

Hier hoffte er seinen Lieblingsplan, eine Nordwestfahrt nach Indien zu machen, ins Werk setzen zu können; denn König Ferdinand schien dafür geneigt zu sein. Als aber dieser Fürst 1516 starb, unterblieb die Ausführung, und Caboto wandte sich wieder nach England. Seine weitere Thätigkeit war dann noch mit mehrfachem Wechsel zwischen Spanien und England getheilt, was ihn indess nicht hinderte, unter der Hand auch der Republik Venedig seine Dienste anzubieten, um ihr einen ganz sicheren Seeweg nach China zu zeigen.

Für die Geschichte der Entdeckung von Amerika ist von seinen Thaten nichts mehr zu verzeichnen. Für das Seewesen von Jugend auf erzogen, auch mit dem nautischen Wissen und Können der Italiener bekannt, hätte er Hervorragendes leisten können, wenn die Heimathlosigkeit nicht wie ein Fluch auf ihm lastete. In etwas milderem Lichte erscheint das ähnliche Schicksal bei Vespucci, der auch beiden wetteifernden Mächten der pyrenäischen Halbinsel diente.

Aehnliche Ziele wie Caboto verfolgten schon ums Jahr 1500 die beiden Brüder Gaspar und Miguel Cortereal,[1]) zwei Portugiesen, die auf den Azoren ansässig waren. Von Terçeira aus unternahmen sie mit Genehmigung des Königs Manuel mit einem oder zwei Schiffen eine Fahrt nach Westen und stiessen etwa unter dem 50. Grade n. Br. auf ein Land, das ein strenges Klima hatte, im Süden aber doch mit Wald bedeckt war. Diese Fahrt geschah im Jahre 1500. Wahrscheinlich kamen die Cortereal an die Südostküste von Labrador und nach Neufundland.

Zur Fortsetzung ihrer Entdeckungen gingen sie im nächsten Jahre,

[1]) Vergl. H. Harrisse, Les Corte-Real., Paris 1883.

im Januar 1501 von Lissabon aus wieder, und diesmal mit 3 Schiffen, in See. Sie segelten 4 Monate nach Norden, ohne Land zu sehen; im fünften Monate fanden sie Eis und Schnee. Dann wandten sie sich westwärts und fanden ein Land, dessen Bewohner von Jagd und Fischfang lebten. Sie segelten 6—700 Miglien am Lande hin. Das erste Schiff kam von der Reise am 8. Oktober zurück und hatte 7 Indianer an Bord, die an Hautfarbe den Zigeunern glichen; auch einen weissen Bären brachten sie mit. Die andern Schiffe hatten sich entschlossen, an der Küste noch weiter entlang zu gehen, um zu entscheiden, ob man Inseln oder Festland vor sich habe. Man erwartete mit Spannung die Ankunft der beiden Schiffe, aber nur eins erreichte Lissabon, Miguel Cortereal kam nicht zurück.

Ueber diese Entdeckung berichtete Pasqualigo an die Signoria von Venedig, dass das neugefundene Land an jenes angrenze, das sie im Jahre vorher weiter im Norden entdeckt hätten. „Auch glauben sie," fügte er bedeutsam hinzu, „dass das Land bis zu den Antillen reicht, die für Spanien entdeckt sind und mit dem Papageienlande (Brasilien), das kürzlich erst von Schiffen gefunden ist, die der König nach Kalikut gesendet hat. Pasqualigo erinnert also an die Entdeckung Cabral's und meldet nebenbei, Gaspar Cortereal habe ein Stück eines vergoldeten Degens gefunden, der von italienischer Arbeit zu sein scheine, und dass zwei der nach Lissabon entführten Indianer in den Ohren Silberplättchen von venetianischer Arbeit getragen hätten."

Wenn diese Angaben richtig sind, liegt die Vermuthung nahe, die Cortereal hätten die Ostküste Amerika's an denselben Punkten betreten, die kurz vorher Caboto, Vater und Sohn, schon entdeckt hatten.

Aber schwierig bleibt es doch, genauer die von Cortereal entdeckten Küsten nachzuweisen. Die brieflichen Nachrichten sind zu kurz und dunkel, als dass man sich darauf stützen könnte. Wir wollen daher die ältesten Karten zu Rathe ziehen, auf denen die gesehenen Küstenstriche eingetragen sind. Es sind dies die Karte des Genuesen Nicolo de Canerio etwa vom Jahre 1502, die 1890 von L. Gallois im Bulletin der geographischen Gesellschaft von Lyon veröffentlicht ist, und die verwandte sog. Karte Cantino's, die von Harrisse durch einen prachtvollen Facsimiledruck bekannt gemacht ist. Ferner gehören hierher die drei ersten Blätter aus dem Atlas Kunstmann's (München 1859). Das erste Blatt ist von dem portugiesischen Kartographen Pedro Reinel kurz nach 1502 entworfen, das dritte Blatt stammt von einem Italiener Salvat de Pilestrina, etwa um 1503, und das zweite namenlose Blatt

mag noch vor 1506 gezeichnet sein. Alle diese Karten liegen der Zeit der Entdeckung sehr nahe.

Auf der Karte Canerio's sind im nördl. Ocean zwei getrennte Küstenlinien, von denen die nördliche gegen Westen, die südliche gegen Osten gekehrt ist, dargestellt. Beide Küsten, mit zahllosen Inseln umsäumt, sind ziemlich gleich lang; beide sind völlig namenlos, sind aber durch Wimpel mit den portugiesischen Wappen als portugiesische Entdeckungen gekennzeichnet und können daher nur auf die Reisen der Cortereal Bezug haben. Die südliche Küste liegt etwa zwischen 48 und 56° n. Br., die nördliche zwischen 57 und 70° n. Br. Annähernd dürften diese Küsten, von denen die nördliche auch weiter nach Osten hinausgerückt ist, ihrer Lage nach, der Nordostseite Labradors und der Westseite Grönlands entsprechen.

Auf der Darstellung Pedro Reinel's (Kunstmann Bl. I) ist nur die südliche der beiden Küsten zur klaren Darstellung gebracht. In grossen Zügen ist die Gestalt der drei Hauptbuchten durchaus gleich. Das Land liegt zwischen 50 und 60° n. Br., also etwas nördlicher als bei Canario, und ist mit einer Reihe von Namen besetzt, die sich auf die Inseln und Vorgebirge beziehen. Bemerkenswerth ist, dass der nördliche Theil dieses Küstenstriches den Wimpel des italienischen rothen Kreuzes und der südliche den Wimpel des portugiesischen Wappens (5 weisse Kugeln im blauen Felde) trägt, wonach also der Norden von Caboto — denn an einen andern kann nicht gedacht werden — und der Süden von Cortereal aufgefunden wäre. Im Norden findet sich auch eine Johannesinsel (Samjohan), die auf das 1497 zuerst entdeckte Land hinweist; im Süden endigen die Namen mit C. Raso. Dass darunter das heutige C. Race auf Neufundland zu verstehen ist, darüber besteht kein Zweifel. Die Entdeckungen der Cortereal würden demnach gegen Süden sich bis Neufundland erstreckt haben.

Erst die Karte Salvat de Pilestrina's (Kunstmann III), wo wir dieselbe Küste wiederfinden, wie aus den Ortsnamen und der geographischen Breite (zwischen 48 und 56° n. Br.) zu erkennen ist, trägt im Lande die klare Bezeichnung Terra de Cortte Reall. Dieselbe Zeichnung wiederholt sich auf Kunstmann Bl. III; diese beiden Blätter weichen in den Umrissen der betreffenden Küste von den vorherbesprochenen Blättern etwas ab, ähneln aber einander namentlich durch den in der Mitte der Uferlinie angebrachten Golf mit zwei hinter einander folgenden rundlichen Becken.

Dagegen weichen dieselben beiden Karten in der Darstellung der

nördlichen Entdeckungen, also doch wahrscheinlich der westgrönländischen Küsten, soweit als denkbar von einander ab. Das Blatt Nr. III überrascht uns durch die der Labradorküste (Terra de Cortte Reall) im Nordosten gegenüberliegende, vom oberen Kartenrande hereinragende stumpf zulaufende Halbinsel, die unter 59 ° n. Br. endigt (Kap Farewell in Südgrönland liegt unter 60 ° n. Br.); aber die Namen stehen hier nicht wie bei Canerio auf der Westküste, sondern auf der so schwer zugänglichen und sicher auch von Cortereal nicht besuchten Ostküste. Hier bin ich geneigt, ein Versehen des Kartographen anzunehmen.

Ganz anders zeigt sich dasselbe Land auf dem Blatte II. Es erstreckt sich unter dem Namen Terra de lauorador etwa unter 60 ° n. Br. als eine schmale Insel von Osten nach Westen, der Gestalt Cuba's ähnlich, und liegt in der Mitte des Oceans zwischen dem Nordende des Cortereal-Landes und Nordschottland und trägt mit einer Ausnahme alle Namen auf der Südseite. Hier ist offenbar eine arge Verzerrung eingetreten, wie wir sie auf demselben Blatte auch an dem steil aufgerichteten Zuge der grossen Antillen erkennen, die von Portorico nach dem Nord- (hier nicht West-) Ende Cuba's, von 22—54 ° n. Br., zu reichen scheinen.

Von der Darstellung auf dieser Karte müssen wir absehen. Nach den andern Zeugnissen zu schliessen würden die Cortereal die Küsten auf beiden Seiten der Davisstrasse, Labrador und Westgrönland gesehen haben, und auf der letzten Fahrt südwärts bis nach Neufundland gelangt sein.

Wenn auf den Karten von Cantino und Canerio auch noch nördlich von Cuba Küsten gezeichnet sind, die eine gewisse Aehnlichkeit der Gestalt, wohl auch der Lage nach mit Florida haben, so kann ich mich, trotz zahlreicher, aber nirgend anderswo als bei zwei deutschen Kartographen [1]) wiederkehrenden Namen, nicht entschliessen, diese Küsten für etwas anderes zu halten, als einen Nachklang der Darstellung Ostasiens von Toscanelli. Dieselbe Halbinsel wie dort, auch in gleicher geographischer Breite. Man suchte hier neben Cuba das Festland von Asien und — zeichnete es nach bewährten Vorlagen. Hat man doch auch die Magalhaêsstrasse 5 Jahre, ehe sie entdeckt wurde, und die Beringsstrasse über 100 Jahre früher auf die Karten gebracht. Wie oft ist die mittelamerikanische Meerenge gezeichnet, weil alle Welt daran glaubte; warum nicht auch neben Cuba die Küste von Asien, da doch alles Land in der neuen Welt, der allgemeinen Annahme nach, zu Asien gehörte?

[1]) Die betreffenden Namen kehren wieder auf den Karten, die Waldseemüller zum Ptolemäus von 1513 und Schöner in Nürnberg auf seinem Globus 1520 entwarf.

Der Glaube, dass man ein ganz neues Gebiet gefunden habe, brach sich erst seit 1513 Bahn. Südamerika wurde eher als Erdtheil anerkannt; viel später Nordamerika.

Was man von diesem Lande durch Caboto und Cortereal erkundigt hatte, schien doch nur aus Inseln zu bestehen; weit zerstreute Gebiete, noch ohne Zusammenhang, wenn ein solcher auch frühzeitig vermuthet wurde.

Zum dritten Male wurde ein Stück von Nordamerika 1513 gesehen, als Juan Ponce de Leon, der seit 1510 Statthalter von Puertorico war, ein kleines Geschwader hinaussandte, um im Norden der Lukayischen Inseln ein Land zu entdecken, von dem er Kunde erhalten hatte. Ponce begann damit eine Thätigkeit, die bald von den Statthaltern der andern grossen Antillen nachgeahmt wurde und die in kurzer Zeit die Küsten des mexikanischen Meerbusens vollständig enthüllte.

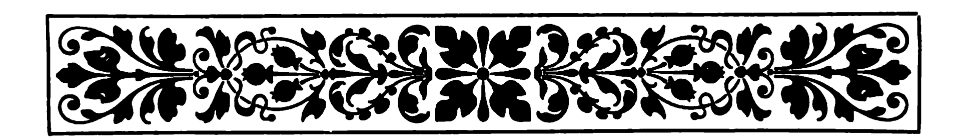
Die drei Schiffe, die Ponce ausgerüstet hatte, wurden von dem tüchtigen Piloten Antonio de Alaminos aus Palos geführt, einem Manne, den wir den Entdecker des Golfs von Mexiko nennen können. Am 3. März 1513 brachen die Schiffe von Puertorico auf und steuerten nach Nordwesten. Sie gingen an der Aussenseite der Lukayen entlang, berührten also die nach Osten mehr vortretenden Inseln der Bahamagruppe, Caycos, Mayaguana und Guanahaní, und stiessen am 27. März am Ostertage auf die noch unbekannte Halbinsel Florida, die zunächst noch als Insel angesehen wurde. Das Land erhielt von dem Osterfeste (Pascua de flores) den Namen Florida. Juan Ponce ging zuerst an der Ostküste nordwärts, vielleicht bis über Cap Florida hinaus, kehrte dann um und ging durch die Floridastrasse gegen die starke Strömung des Golfstromes auf die Westseite, landete dort vermuthlich in der Tampabai und kehrte nach langen Irrfahrten durch die Bahamainseln erst im September nach seiner Insel zurück. Herrera bemerkt ausdrücklich, dass man die Festlandsnatur des Gebiets nicht erkannt habe.

Eine Wahrnehmung verdient hier noch besonders erwähnt zu werden. Es ist oben bereits gesagt, dass Ponce die Insel Guanahani wieder besucht hat. Sollte es nicht möglich sein, die Angaben über seine Fahrt, soweit sie uns Herrera (Dec. I lib. IX cp. X) jedenfalls nach dem Originalberichte mittheilt, zu benutzen, um danach festzustellen, welche Insel unseren Seefahrern als Guanahani galt?

Am 8. März hatte man die Untiefen von Babueca und darin die Insel Viejo berührt. Der Pilot verlegte die Lage unter $22^1/_2{}^0$ N; am nächsten Tage erreichte man die Insel Caycos und kam von da nach Yaguna.

Diese Insel lag angeblich unter 24° N. Da Caycos noch seinen Namen trägt, so muss die nächstgelegene Yaguna sein. Sie entspricht der Insel, die mit voller Form Mayaguana oder Mariguana heisst. Zu Herrera's Zeiten verlegte man sie unter 23° N. Alaminos setzte sie unter 24° N an. Nun reicht die Silverbank bis 21° N, sie ist mit dem spanischen Babueca identisch. Der Pilot irrte sich um $1^1/_2$°. Derselbe Fehler begegnet uns wieder bei Mayaguana, denn diese Insel liegt unter 22° 30′ und nicht unter 24° N. Wenn wir denselben Beobachtungsfehler, der von Puerto rico aus mitgenommen zu sein scheint, auch für Guanahani gelten lassen, so würden wir statt der von Alaminos angenommenen Breite von 25° 40′ N etwa 24° 10′ N ansetzen können. Nun liegt Watlingseiland, das wir für Guanahani halten, unter 24° n. Br. (nach Raper, Practice of Navigation 23° 56′ n. Br., womit die Südspitze gemeint sein muss). Auf der englischen Admiralitätskarte (West India Islands and Caribbean Sea, sheet I) schneidet der 24. Parallelkreis fast die Mitte der Insel, und der beste Ankerplatz der Westseite, den wahrscheinlich auch Kolumbus aufgesucht hat, liegt nördlich vom 24° n. Br. Die Lage der Insel entspricht also, auch lag sie im Kurs der Expedition; und da sich auch weiter nordwärts, soweit sich die Namen feststellen lassen, immer ziemlich derselbe Beobachtungs- oder Rechnungsfehler wiederfindet: so glaube ich, kann auch das Material der Fahrt Ponce mit als Beweis zur Feststellung Guanahani's benutzt werden.





VI. SÜDAMERIKA WIRD ALS SELBSTÄNDIGER, NICHT ZU ASIEN GEHÖRIGER ERDTHEIL ANERKANNT.

Bisher hielt man allgemein an der Ueberzeugung fest, dass Alles, was man in der neuen Welt gesehen habe, zu Asien gehöre, wenigstens im weiteren Sinne, insofern man entweder für das grosse Land eine Festlandsverbindung oder für die Inseln die Nachbarschaft Asiens voraussetzte. An dieser Auffassung ändert auch die Thatsache nichts, dass Waldseemüller schon 1507 den Namen Amerika für das südamerikanische zusammenhängende Landgebiet vorschlug und dabei an die Namen der andern altbekannten Erdtheile anknüpfte. Denn diese drei Erdtheile Asien, Afrika, Europa bildeten eine zusammenhängende Landmasse, und wenn Amerika als vierter Erdtheil in diesen Bund eintreten sollte, war damit keineswegs der Glaube verbunden, dass dieses Land ausser aller Verbindung mit den andern stehe.

Dass aber Amerika vollständig getrennt dastehe, das begann man für Südamerika mit dem Jahre 1513 deutlich einzusehen. Die Entdeckung, wodurch diese Berichtigung der geographischen Ansichten herbeigeführt wurde, war die Auffindung eines neuen Weltmeeres im Rücken Mittelamerika's. Die Enthüllung der ganzen Westküste oder wenigstens die Begrenzung seiner räumlichen Ausdehnung musste dann für den südamerikanischen Erdtheil, den wir mit demselben Rechte wie Afrika als selbständigen Erdtheil auffassen müssen, im Verlauf weniger Jahrzehnte geschehen.

Es soll nun in diesem Abschnitte die übersichtliche Darstellung der wichtigsten Entdeckungen nicht weiter geführt werden, als bis die ganze Gestalt des Landes in erkennbaren Umrissen aus den Fluthen auftaucht.

Was innerhalb dieses Zeitraums, den wir von 1513 bis 1557 rechnen, auch von den inneren Gebieten gesehen und erforscht worden ist, braucht nicht besonders erwähnt zu werden.

Kolumbus hatte es sich als einen besonders wichtigen Punkt seines Vertrags mit der spanischen Krone ausbedungen, dass er in allen von ihm selbst entdeckten Ländern auch die Würde eines Vicekönigs beanspruchen dürfe. Damit war, da doch sein Entdeckungsgebiet auf die Grenzen des karibischen Meeres beschränkt blieb und auch diese nicht alle umfasste, für unternehmende und bemittelte Spanier Gelegenheit genug geboten, ebenfalls durch Entdeckungen Ansprüche auf eine Statthalterschaft zu gewinnen.

Die Terra firma, die Nordküste Südamerika's war das erste Versuchsfeld spanischer Kolonisatoren, wo in untergeordneter Stellung zuerst auch Pizarro, der Bezwinger Peru's, erschien. Von der Küste Venezuela's, der man den verlockenden Namen Goldkastilien gegeben hatte, wandte sich die Unternehmungslust weiter nach Westen, nach Darien und der Landenge von Panama.

Hier setzte sich seit 1509 der spanische Ritter Diego de Nicuesa fest und liess sich mit dem ganzen Küstenstriche von Darien bis Honduras belehnen. Aber er fiel nach zwei Jahren als Opfer einer Verschwörung, die von Vasco Nuñez Balboa angezettelt war. Dieser riss die Zügel der Gewalt an sich, seiner Thatkraft beugten sich alle Spanier, und so sah er sich bald als Herrn der Kolonie von seiner Umgebung anerkannt, aber nicht von der spanischen Regierung. Um diese zu gewinnen, musste etwas Grosses geleistet und auch der Krone ein ansehnlicher Gewinnantheil gereicht werden. So entschloss sich denn Balboa, nachdem er in mehreren glücklichen Streifzügen die indianischen Häuptlinge gebeugt hatte, den Andeutungen eines Kaziken folgend, einen Zug ins innere Waldgebirge zu machen, weil ihm die glaubwürdige Nachricht von einem grossen Meere jenseits der Waldhöhe und auch die Kunde von grossen Schätzen an Perlen und Gold zu Ohren gekommen war.

Mit 190 Spaniern und 600 indianischen Lastträgern brach er am 1. September 1513 von seiner Niederlassung auf und marschirte an der Küste entlang bis zu der schmalsten Stelle des Isthmus — ein Beweis, dass er von der Entfernung des südlichen Meeres, die hier kaum 70 Kilometer beträgt, genau unterrichtet sein musste. Durch den dichtverschlungenen Wald, durch den man noch am leichtesten im Bette der Flüsse vorwärts kommen konnte, brauchte er 24 Tage, ehe er den Kamm der hier nur 700 bis 1000 Meter hohen Bergzüge erreichte. Von dem Kamme

gegen Süden, gegen das andere noch unbekannte Meer lichtete sich der Wald in Folge geringerer Niederschläge und machte Savannen und parkartigen Gebüschen Platz. Hier war es, wo Balboa durch seinen indianischen Führer die Nachricht erhielt, auf der vor ihm liegenden Höhe werde er das Meer sehen, das er suche. Er liess seine Schar halten und ging allein voraus; er wollte zuerst und allein den herzerfreuenden Anblick des Meeres geniessen. Er kniete hier nieder, wie er es in seinem Berichte schildert, und dankte Gott, dass er ihm, einem Manne von nur geringer Herkunft, die grosse Gnade erwiesen habe, das grosse Meer zu schauen. Dann liess er seine Genossen herankommen, und nun ging der Zug unter Absingen des Ambrosianischen Lobgesanges ans Meer hinunter. Am 29. September stand er endlich an dem südlichen Wasser, das, weil der Zug über die Landenge von Norden nach Süden gegangen war, das Südmeer (mar del sur) genannt wurde, eine Bezeichnung, die bei uns noch als „Südsee“ lebt. Der Atlantische Ocean hiess dann das Nordmeer. Die Bucht am Grossen Ocean, die von dem Bogen der Isthmus-Cordilleren gebildet wird, bekam, weil am Michaelistage entdeckt, den noch üblichen Namen des Golfes von San Miguel. In diesen Golf ergiesst sich der Sabanas. Als die Fluth eintrat, vollzog Balboa an der Mündung der Flusses die feierliche Besitzergreifung des Gebietes in der umfassendsten Weise.

Mit Schwert und Schild bewaffnet schritt er bis zu den Schenkeln in das Wasser und rief alle Umstehenden, darunter auch den „Kapitän“ Francisco Pizarro, zu Zeugen an, dass er hiermit von dem Meere und allen seinen Küsten feierlichst für Spanien Besitz ergreife und seine Ansprüche mit den Waffen vertreten werde. Dann fuhr Balboa mit neun Böten und 80 Mann auf das Meer hinaus zu den Perleninseln und gewann eine reiche Ausbeute an werthvollen Perlen. Er war indess nicht der erste Spanier, der die Südsee befuhr. Dieser hiess vielmehr Alonso Martin de Don Benito. Herrera (I, X. II) erzählt den Vorfall folgendermassen. Ehe Balboa den Seestrand erreichte, schickte er Franz Pizarro, Juan de Escaray und Alonso Martin mit je einem Dutzend Leute voraus, um einen Weg ans Meer auszukundschaften. Es war gerade Ebbe, Kähne lagen hier und da auf dem Trocknen, das Meer war nicht zu sehen. Als aber die Fluth kam, und zwei- bis dreimal Mannshöhe erreichte, sodass alle Böte sich auf dem Wasser schaukelten, da sprang Alonso Martin in eins hinein und rief seine Gefährten als Zeugen auf, dass er zuerst die Südsee befahren habe. Ihm folgte Blas de Atiença, er wollte als Zweiter genannt sein.

Als nun Balboa von seiner ersten Fahrt zurückkam, erzählte ihm

der Häuptling Tumaco, da er die Goldgier der Spanier sah, dass die Küste, an der sie ständen, sich unendlich weit nach Süden bis nach Piru erstrecke und dass es dort sehr viel Gold gebe. Die dortigen Bewohner hätten eine besondere Art von Lastthieren. Um seine Beschreibung zu erläutern, machte er eine Figur aus Thon. Die Spanier vernahmen das mit Staunen, einige meinten, der Häuptling spräche von Kamelen, andere hielten die Figur für eine Art Hirsch. Es war die erste Beschreibung eines Lamas. Unter denen, die den Häuptling umstanden, befand sich auch Pizarro, der hier zuerst von dem Goldlande vernahm, das 20 Jahre später bereits von ihm erobert war.

Die wichtigsten Ergebnisse der Expedition Balboa's bestanden in der Entdeckung eines Meeres mit starker Ebbe und Fluth. Das war kein Binnenmeer, wie das Mittelmeer oder die Ostsee, sondern ein Weltmeer. Und dieses grosse, unendliche Meer erstreckte sich sehr weit nach Süden; man konnte, wenn man dem Häuptlinge Tumaco Glauben schenken durfte, vielleicht wochenlang auf seinen Gewässern südwärts fahren, bis man Piru erreichte. Dann war also das grosse Land, dessen Ostküsten am Atlantischen Ocean Vespucci, Pinzon, Lepe und Cabral gesehen hatten, eine in sich zusammenhängende Landmasse, die, wenn überhaupt, nur an der Landenge von Panama, die Balboa überschritten hatte, noch mit Asien zusammenhing.

Hier war also ein neuer Erdtheil gefunden, der durch die neuentdeckte Südsee vom südlichen Asien vollständig getrennt war, und dessen Nord- und Ostseite südwärts bis über den südlichen Wendekreis schon auf den Karten dargestellt war. Es fehlte noch die südliche und westliche Begrenzung.

Den Umschwung, den die Entdeckung Balboa's auf die Kartographie von Amerika ausübte, kann man am besten erkennen, wenn man die Arbeiten der beiden deutschen Gelehrten Waldseemüller und Schöner aus den Jahren 1513 und 1515 mit einander vergleicht. Die von Waldseemüller besorgte berühmte Ptolemäusausgabe erschien in Strassburg 1513, ehe die Kunde von der Entdeckung Balboa's in Europa verbreitet sein und für Karten verwerthet werden konnte. Die Karte der neuen Welt (tabula terre nove) giebt zwar die Erstreckung des Gebietes vom 55.° n. Br. bis zum 35.° s. Br. mit Küstenformen, die nur für Südamerika erkennbar sind, allein von einem westlichen Meere fehlt auch die geringste Andeutung. Dagegen bietet uns nur zwei Jahre später der Globus Johannes Schöner's von 1515 ein durchaus erkennbares Bild von Südamerika. Seine dreieckige Form ist auf allen Seiten vom Ocean umgeben,

selbst im Norden ist es von einer (mittelamerikanischen) Meerenge begrenzt. Im Westen fehlt sogar nicht die Ausbuchtung der Küste von Peru, obwohl sie noch nicht entdeckt ist. Gewissenhaft ist auf der Westseite die Inschrift angebracht, dass das Land hier noch unbekannt sei (terra ult. incognito). Die Küstenzeichnung kann nur nach der allgemeinen Andeutung über das grosse Gebiet der Südsee, und nur durch Zufall richtig gemacht sein. Und mitten in diesem Erdteile prangt der Name AMERICA.

Fassen wir also im Folgenden übersichtlich den weiteren Verlauf der Entdeckung zusammen, wodurch dem südamerikanischen Erdtheile seine richtige Küstenzeichnung gegeben wurde.

Der Erste, der über den südlichsten, von Vespucci angegebenen Punkt, das Vorgebirge Cananea, (25 ° S) hinauskam, war Juan Diaz de Solis. Er galt als der ausgezeichnetste Pilot seiner Zeit, und darum war er zu einer besonders wichtigen Aufgabe auserlesen. Er sollte den Portugiesen in der Besitzergreifung der Gewürzinseln zuvorkommen.

Antonio d'Abreu war, von Malaka her, zuerst 1512 durch den ostindischen Archipel bis zur Bandagruppe gelangt, und von da endlich unter allerlei Abenteuern als Schiffbrüchiger auch nach Ternate gekommen. Die Nachricht von diesem wichtigen Ereignisse lief im Frühjahr 1513 in Malaka bei den Portugiesen ein und wurde von diesen weiter nach Europa befördert. Aus den dunkeln Gerüchten über d'Abreu's Irrfahrt war so viel zu entnehmen, dass die Heimath der Gewürze noch sehr weit östlich von Malaka liegen müsse. Wer konnte sagen, ob jene Insel zur spanischen oder portugiesischen Erdhälfte, nach der Theilungslinie des Papstes, gehörte!

Beide wetteifernden Mächte machten Anstrengungen, sich einander zuvorzukommen. Den Portugiesen war ihr Weg ums Kap der Guten Hoffnung vorgeschrieben; dieser Weg war vielleicht länger als der Westweg, aber er war bekannt. Die Spanier mussten sich ihren Weg erst suchen. Dazu gehörte aber ein sehr tüchtiger Seemann, und darum war Solis gewählt. Seine nächste Aufgabe war, eine Strasse um Südamerika herum in die von Balboa entdeckte Südsee zu suchen. Alle Kosmographen waren darin einig, dass es eine solche Meerenge gebe. Johannes Schöner hat sie in demselben Jahre, als Solis ausging, um sie zu suchen, schon auf seinen Globus gezeichnet. War dann diese Meeresgasse, die nach allgemeiner Annahme etwa unter der Breite der Mündung des La Platastromes liegen musste, gefunden, dann meinte man bis zu den Molukken kein Hinderniss mehr zu treffen.

Solis ging mit drei Schiffen am 8. Oktober 1515 von Lepe bei Huelva aus und steuerte von den Kanarien geradeswegs nach dem Kap Frio in Brasilien hinüber, lief dann an der Küste gegen Südwesten bis zum Kap Cananea, das man erst unter dem 25.° S ansetzte. (So ist's auch noch auf der englischen Admiralitätskarte 2202 B angegeben). Von hier an begannen die neuen Entdeckungen, die ihn leider nur zehn Breitenkreise weiter, nur bis zur Mündung des mächtigen La Platastromes, dem er seinen eigenen Namen Rio de Solis beilegte, führen sollten; denn hier wurde er bei einer Landung mit mehreren Gefährten von den Indianern durch Pfeilschüsse getödtet, in Stücke zerhauen und verzehrt, ohne dass von den fernen Schiffen Hilfe kommen konnte. Einen Rachezug unternahm man, wie es scheint, aus Zaghaftigkeit nicht. Des Führers beraubt und rathlos trat das kleine Geschwader den Rückweg nach Spanien an.

Diaz war gerade weit genug nach Südwesten an der Küste entlang gesegelt, um nach seiner guten Schätzung des Längenabstandes von den Kapverden erklären zu können, das Stromgebiet des La Plata gehöre schon wieder zur spanischen Erdhalbe, während die ganze brasilische Küste Portugal verblieb. Erst an den Lobosinseln, östlich von Montevideo hatte er die Demarkationslinie überschritten und nahm darum hier feierlichst vom Lande Besitz für die Krone Spaniens. Seine Bestimmung der Demarkation ist auch auf den beiden von J. G. Kohl herausgegebenen Generalkarten von 1527 und 1529 eingetragen.

Diaz de Solis war gefallen, aber seine Aufgabe nicht; sie wurde wenige Jahre später wieder aufgenommen und auch glänzend gelöst. Und wenn in der Durchführung dieser Aufgabe, den Westweg zu den Gewürzinseln zu finden, zum ersten Male die ganze Erde zu Schiff umkreist wurde, so steht eine solche Leistung ohne Nebenbuhler als die grösste seemännische That aller Zeiten da. Diesen unverwelklichen Ruhmeskranz hat sich Magalhaës erworben. In der schwierigen Einleitung seines Unternehmens hat er auch die Erforschung der Ostküste Südamerika's bis zum rauhen Südende zum Abschluss gebracht.

Ferdinand Magalhaës, ein portugiesischer Edelmann, hatte in Indien unter Alfons von Albuquerque gedient, war aber, weil er im Kriegsrathe seine abweichende Ansicht dem Vicekönige gegenüber unumwunden ausgesprochen hatte und sich von da an in seiner Laufbahn gehemmt sah, zurückgekehrt und focht nun in Marokko gegen die Mauren, bis er durch schwere Verwundung am Knie invalid geworden war. In Portugal fühlte er sich, da König Manuel durch ungünstige Berichte gegen ihn eingenommen war, dermassen zurückgesetzt, dass er sich entschloss, seine Heimath

zu verlassen und auf seine Heimathrechte zu verzichten. Er ging nach Spanien und trat dort mit dem Plane hervor, die Molukken auf demselben Wege zu erreichen, den schon Dias de Solis versucht hatte. Aber es war nicht eine schlichte Wiederholung des Planes; er glaubte auch sichere Beweise zu haben, dass die Molukken auf spanischer Erdhälfte lägen. Ein Begleiter d'Abreu's, der zuerst die Molukken besucht hatte, Franz Serrano, war sein Freund und hatte ihm genauen Bericht über die weite Fahrt von Hinterindien bis zu den Gewürzinseln gegeben. Jedenfalls hatte Serrano wohl aus Ruhmredigkeit die Entfernungen übertrieben, so dass es scheinen musste, als ob jene gesuchten Inseln noch viel weiter östlich anzusetzen seien, als sie wirklich lagen. Konnte man um Südamerika herum, ganz auf spanischer Seite die Inseln erreichen und liess sich, aus der Länge der Fahrt, ihr Abstand von der Westküste Südamerika's annähernd richtig schätzen, dann konnte Spanien mit Recht Anspruch auf die Molukken erheben. König Karl ging auf den Vorschlag Magalhaẽs ein, und dieser segelte mit 5 Schiffen am 20. September 1519 von San Lucar aus. Zunächst suchte er dort anzuknüpfen, wo Solis am La Platastrom gefallen war.

Da es sich hier in diesem Abschnitte nur um die geographischen Ergebnisse handelt, soweit sie sich auf Amerika beziehen, so müssen wir die merkwürdigen Erlebnisse, die schweren Kämpfe mit den rebellischen Kapitänen seiner Flotte übergehen und beschränken uns auf die wichtigsten Punkte seiner Küstenfahrt.

Am 10. Januar traf das Geschwader an der Mündung des La Plata bei Kap Santa Maria ein. Westwärts lag der Berg Montevidi, nachdem jetzt die Hauptstadt von Uruguay heisst. Von hier an musste die Küste genau nach einer Strasse abgesucht werden. Dass es eine solche gebe, davon war auch Magalhaẽs fest überzeugt. Er besass, wie erzählt wird, sogar eine Karte, auf der sie vorgezeichnet war. So verging der südliche Sommer mit der Untersuchung der grossen Patagonischen Buchten, und das Geschwader musste im St. Julianshafen von Ende März bis Ende August überwintern. Erst am 21. Oktober wurde am Cabo de las Virgines der Eingang in die Strasse erreicht, die Magalhaẽs den Canal de todos santos nannte, die aber später mit Recht nach dem Entdecker selbst benannt wurde. Ein Schiff war beim Heiligenkreuz (50° S) gescheitert, ein zweites kehrte in der Strasse um und ging nach Spanien zurück. Der Pilot Gomez, der sich hierbei des Verrathes schuldig machte, hat sich später in Nordamerika durch Entdeckungen ausgezeichnet. Erst am 28. November erreichte Magalhaẽs am Cabo Deseado (ersehntes Vorgebirge) die Süd-

see. Die Umfahrt um das Südende des Landes hatte durch die Strasse 5 Wochen gedauert. Auf der südlichen Seite war das noch räthselhafte Feuerland berührt. Es sollte noch ein Jahrhundert währen, ehe auch dieses Inselgebiet umsegelt und das Kap Hoorn entdeckt wurde. Der weitere Verlauf der Erdumsegelung gehört nicht in den Bereich unserer Darstellung; es genügt die Bemerkung, dass von dem ganzen Geschwader des kühnen Führers, der selbst auf den Philippinen fiel, nur ein Schiff, die Victoria, unter Leitung Sebastian del Cano's nach vollendeter Erdumsegelung am 6. September 1522, also nach drei Jahren, zurückkam, und dass nun erst die Erfolge der Fahrt in Bezug auf Südamerika bekannt wurden.

Die Entdeckung der ganzen Westküste, von der bis dahin noch nichts bekannt geworden war, wurde von Panama aus in demselben Jahre 1522 in Angriff genommen, als die Victoria von der ersten Erdumsegelung nach Spanien heimgekehrt war.

Die Spanier unter Balboa wurden schon 1513 am Michaelisgolf nach Süden gewiesen; aber Balboa selbst sollte die Ausführung eines Zuges, den er vorbereitet hatte, nicht erleben. Ihm wurde nur zu bald, da er unrechtmässig sich die Herrschaft erworben hatte, ein Nachfolger gegeben, der nach einer Gelegenheit suchte, den Entdecker der Südsee zu beseitigen, und ihn dann unter nichtigen Vorwänden enthaupten liess. So ruhte die Erforschung der Küsten Jahre lang, bis ein Beamter des harten Statthalters Pedrarias, der Generalaufseher der Indianer, Namens Andagoya, einen Streifzug nach Süden unternahm und dabei bis zu einer kleinen Landschaft Namens Biru oder Piru kam, von der das grosse, viel weiter im Süden gelegene Reich der Inka's bei den Europäern seinen Namen erhielt. Das eigentliche Biru lag am südlichen Ende der mittelamerikanischen Landenge, also am Anfange des Erdteils von Südamerika. Hier schon vernahm man deutlicher die Kunde von einer mächtigen Monarchie im Süden. Andagoya konnte eines Unfalls wegen seine Pläne nicht fortführen und vertraute sie wie ein Vermächtniss dem thatkräftigen, rücksichtslosen Pizarro. Da dieser selbst unbemittelt war, galt es erst Theilnehmer für die Spekulation auf ein Goldland zu gewinnen, die mit ihrem Vermögen eintraten, wie Pizarro mit seinem Leben. Nur zwei Männer wurden gewonnen, ein vermögender Geistlicher Ferdinand de Luque in Panama und ein Kriegsmann wie Pizarro, dunkler Abkunft, ein Findling, unter den Waffen gross geworden und von dem Waffenhandwerk lebend, Diego de Almagro. Das waren die Stützen und Genossen Pizarro's.

Es wurde dann, nachdem der Statthalter Pedrarias die Erlaubniss

zu dem Wagestück gegeben hatte, ausgemacht, dass Luque die Geldmittel vorstrecken, Almagro Waffen und Vorräthe beschaffen und Pizarro das Schiff befehligen sollte. Am 14. November 1524 ging dieser mit dem Piloten Hernando Penate in See, kam aber unter unsäglichen Entbehrungen nur bis zu einem Flusse südlich von Piru, wo er sich festsetzte und dem Hafen den bösen Namen Hungerhafen gab. Er hoffte, Almagro werde ihn hier treffen; denn durch Einschnitte an den Bäumen der Küste sollten, der Verabredung nach, Zeichen gegeben werden, wo er zu finden sei. Trotzdem verfehlte ihn Almagro und fuhr mit seinem tüchtigen Piloten Bartolome Ruiz aus Moguer bei Palos weiter bis zum San Juanflusse, 4° n. Br., und kehrte dann wieder um.

Pizarro's Schiffe hatten mittlerweile neue Vorräthe von Panama gebracht, und dann entschloss sich der Kapitän selbst vorläufig nach dem Norden zurückzukehren. In Panama trafen beide Hauptleute wieder zusammen.

Bis zum 10. März 1526 ruhten die Unternehmungen, dann kam unter demselben Triumvirat ein feierlicher Vertrag zu Stande, der im Grunde schon auf die Eroberung Peru's abzielte. Pizarro und Almagro gingen mit zwei Schiffen wieder in See und steuerten nach dem San Juan, wo man schon die erste Beute an Gold machte. Pizarro blieb dort, Almagro ging nach Panama zurück, Ruiz erforschte die Küsten gegen Süden und drang als der erste Europäer bis über den Aequator vor, wovon der Name des Kaps Passado noch Zeugniss ablegt. Als Almagro erschien, ging der Zug wieder nach Süden. Auf der Insel Gallo, die nach der Bestimmung des Piloten nahe am 2° n. Br. lag, setzte sich Pizarro wieder fest, während Almagro noch einmal nach Panama zurückging, um weitere Unterstützung zu beschaffen, da man sich dem Kulturlande von Peru gegenüber befand, in das man nur mit bedeutenderer Macht und frischen Truppen eindringen konnte. Ueber ein halbes Jahr harrte Pizarro aus, trotzdem dass der neue Statthalter von Panama De los Rios Schiffe hinausschickte mit dem Befehl, den Pizarro mit seinen Leuten zurückzuholen. Als Almagro wieder erschien, ging die Expedition von Neuem nach Süden. An Eroberungen war nicht zu denken; denn Almagro hatte nur ein kleines Schiff und wenig Mannschaften aufbringen können. Es blieb also auch diesmal, es war im Jahre 1527, nichts weiter zu thun übrig, als eine weitere Rekognoscirungsfahrt zu unternehmen. Diese zeigte nun bald, nachdem man über den Golf von Guayaquil hinausgekommen war, mit dem veränderten Ansehen der Küste, alle Spuren einer hohen einheimischen Kultur und eines überraschend hohen Goldreichthums. So segelte denn

Pizarro südwärts bis zum Hafen Santa (9° s. Br.) und gewann die Ueberzeugung, dass das grosse, fest geordnete Reich nur mit bedeutender Unterstützung der Krone zu erobern sei. Interessant ist die kurze, erste Beschreibung von Peru, die sich auf der spanischen Weltkarte von Ribero 1529 findet, und die vermuthlich auf den Piloten Bartolome Ruiz zurückzuführen ist.

Die Inschrift lautet: „Dieses Land von Peru entdeckte Francisco Pizarro im Jahre 1527. Er fand dort Gold und Silber, das er eintauschte. Die Einwohner sind verständiger als in andern Theilen. Sie haben Schafe, von denen sie Tücher machen. Sie haben grosse ummauerte Städte und grosse Tempel, zu denen sie gehen, um zu ihren Götzen zu beten. Wenn es nicht regnet, machen sie Prozessionen zu ihnen."

Durch die letzte Küstenfahrt war der westlichste Punkt Südamerika's erreicht und überschritten worden. Die Uferlinie zog sich von da aus bis zu dem äussersten erreichten Punkte nach Südosten. Dass auch weiter im unbekannten Süden das Land sich nicht allzuweit nach Westen vorstrecken könne, war im Jahre vorher, 1526, durch die merkwürdige Fahrt des spanischen Kapitäns Guevara bewiesen worden. Guevara's Schiff Santiago gehörte zu der Flotte des Admirals Loaysa, der am 24. Juli 1525 von La Coruña aus in See gegangen war, um durch die Magalhaësstrasse nach den Molukken zu steuern. Nach der Ausfahrt aus der gefürchteten Meerenge zerstreute ein Sturm am 1. Juni 1526 die Schiffe unter 47° 30′ s. Br., worauf Guevara sich entschloss, nordwärts zu steuern, um Mexiko zu erreichen. Ohne grosses Land anzutreffen — er sah nur eine kleine Insel — langte er Ende Juli wohlbehalten an der Landenge von Tehuantepek an. Es war die erste Fahrt an der ganzen Westseite Südamerika's entlang, aber ohne das Land selbst zu sehen.

Die Erkenntniss, dass der Grosse Ocean die Westküste in ziemlich geradem Verlaufe von Peru bis zur Magalhaësstrasse bespüle, ist auch den Expeditionen zu Gute gekommen, die, nach der Eroberung Peru's durch Pizarro 1531, weiter südwärts vordrangen. Nach der Unterwerfung des Landes wurde 1535 die neue Hauptstadt Lima gegründet (12° s. Br.), und auch weiterhin fügte sich bis zur Atacamawüste das Volk der Inka's den neuen Herren.

Almagro's verwegener Zug von Cuzco aus am Titicacasee vorbei nach Oberperu und von dort über die höchsten Cordillerenpässe nach Copiapo im Jahre 1535 erweiterte die Kenntniss bedeutend. Der Heerführer zog im Küstenlande aber noch weiter nach Süden bis Coquimbo (30° s. Br.) und liess durch seine Sendlinge das Land noch bis zum

Rio Maule (35° s. Br.) durchstreifen. Ihm folgte fünf Jahre später Pedro de Valdivia, der die Hauptstadt Chile's gründete. Die Küste selbst nahm dann 1544 der genuesische Pilot Juan Baptista Pastene auf, der von Callao ausging und über Valparaiso, wo er mit Valdivia zusammentraf, noch weiter bis zum 41.° s. Br. segelte, und unter 40° s. Br. den Hafen Valdivia benannte. Mit der Entdeckung des Chiloe-Archipels durch Mendoza, den Gouverneur von Chile, 1557 erreichten die spanischen Entdeckungen an der Westseite vorläufig ein Ende. In dem rauheren Klima, an den zerklüfteten und unwirthlichen Felseninseln des Chonos-Archipels haben sich die Spanier ebensowenig bemüht, als an der Nordwestseite Nordamerika's, wo unter ähnlichen klimatischen Verhältnissen ähnliche fjordartige Zerspaltungen des Festlandes erfolgt sind.

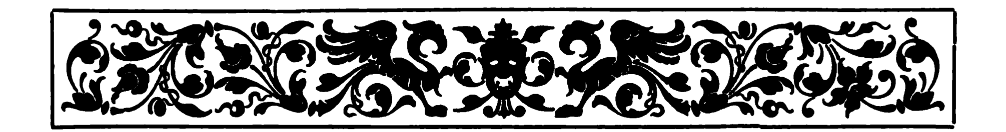
Doch darf nicht unerwähnt bleiben, dass Alonso de Camargo, der 1540 von Spanien aus mit 3 Schiffen zur Magalhaësstrasse gegangen war, nach Verlust von zwei Fahrzeugen, wenigstens mit dem letzten glücklich die gefährliche Meerenge überwand und bis zum Rio Maule in Chile segelte. Der Mast des Schiffes wurde später vor dem Palaste des Vicekönigs von Peru in Lima aufgepflanzt. Wenn auch keine genaue Küstenaufnahme gemacht werden konnte, so war doch dadurch die ungefähre Westgrenze des Landes überhaupt gegeben.

So war um die Mitte des 16. Jahrhunderts das äussere Bild des südamerikanischen Erdtheils nahezu vollendet.

Von einer Darstellung der Kriegszüge im Innern sehen wir hier ab; soweit Deutsche dabei betheiligt waren, wird ein andrer Abschnitt dieser Festschrift darüber berichten.

Anders als bei Südamerika gestaltete sich die Enthüllung Nordamerika's. Dieser Erdtheil ist bedeutend später zu klarer Darstellung gereift. Wie er erst allmählich aus mehreren Inseln zu einem Ganzen zusammenwuchs, so hat er auch später erst das ihm durch dogmatische Geographie aufgezwungene Verhältniss zu Asien lösen können und hat auch in seiner oceanischen Begrenzung weit über das 16. Jahrhundert hinaus noch bedeutende Lücken behalten.





VII. DIE ERFORSCHUNG DER UMRISSE NORDAMERIKA'S.

Zur Zeit und unter dem Einflusse des Kolumbus ging der Zug der Entdeckungen immer in entschieden südwestlicher Richtung. Man strebte der äquatorialen Zone zu, weil dort die edelsten Erzeugnisse erwartet wurden. Die Genossen des Kolumbus, die kleinen Entdecker, verlangten vor Allem nach der Belehnung mit der Nordküste Südamerika's, und von hier rückte man in wenigen Jahren, kurz nach dem Tode des Admirals, an die Landenge von Panama vor. Die Ostküste von Südamerika blieb unbeachtet. Sie war südlich von den Mündungen des Orinoko's flach und reizlos und von da an, wo sich die Wasser des Amazonenstroms mit dem Atlantischen Ocean mischten, durch die Demarkationslinie dem Machtbereich der Portugiesen zugewiesen, der erst am La Plata sein Ende erreichte.

Somit war, vom Tage der ersten Entdeckung an, im Laufe von zwei Jahrzehnten die nächste Aufgabe, die Küsten des südamerikanischen Landes zu entschleiern und an geeigneten Punkten zu besetzen, schon erledigt.

Die Lust zu neuen Abenteuern und Unternehmungen musste sich nach einem noch unberührten Felde umsehen, und das war der ganze weite Raum nördlich von den grossen Antillen.

Seitdem ausser der zuerst besetzten Insel Haiti, die man schon anfing auch nach der Hauptstadt San Domingo zu nennen, auch die andern Antillen Cuba, Puertorico und Jamaika unterworfen waren und ihren Statthalter bekommen hatten, waren diese Männer zunächst die berufenen Leiter neuer Expeditionen. Die Lage der Inseln war dazu entschieden

geeigneter als die Küsten von Südamerika, und die Statthalter selbst verfügten wohl auch am ehesten über Mittel und Mannschaften.

Dass der Statthalter von Puertorico, Juan Ponce de Leon, den Anfang mit Entdeckungsfahrten gegen Norden machte, ist bereits erwähnt. Er entdeckte 1513 Florida und versuchte später sich dort festzusetzen, fand aber bei den Eingeborenen hartnäckigen Widerstand und büsste endlich, 1520, durch einen Giftpfeil, sein Leben ein. Damit hörte die Betheiligung der kleinsten unter den grossen Antillen, die dazu, wie wir jetzt nach Erkenntniss der Lage Nordamerika's sagen können, am ungünstigsten und fernsten lag, für alle Zeit auf.

An ihre Stelle trat die grösste und bestgelegene Insel Cuba, die seit 1511 unter der Leitung des Statthalters Diego Velasquez stand. Dieser gewann, sobald die Herrschaft über Cuba gesichert war, den geschickten Steuermann, der schon die Expeditionen nach Florida geleitet hatte, Alaminos, und sandte als Befehlshaber eines kleinen Geschwaders im Jahre 1517 Francisco Hernandez de Cordoba auf Entdeckungen aus.

Das mittelamerikanische Land war bis nach Honduras und schon durch Kolumbus bis an die Wurzel der Halbinsel Yukatan bekannt geworden. Hier wollte Velasquez anknüpfen; diese Küsten lagen ihm am nächsten. So steuerte denn Cordoba nach dem Kap Catoche hinüber, ging an der Nordseite Yukatans nach Westen, erreichte das heutige Campeche, nach dem Indianerdorf Quimpech genannt, und kam bis zur Laguna de Terminos. Die Haffbildung veranlasste den Piloten zu der Annahme einer Wasserstrasse im Süden Yukatans. Da alles Land, das man in jenen Gewässern gefunden hatte, sich als Inseln herausgestellt hatte, so war diese Annahme auch hier erklärlich und verzeihlich.

Bernal Diaz del Castillo, der Geschichtsschreiber der Eroberung Mexiko's, der Waffengefährte des Cortes, der hier seine erste Fahrt unternahm, spricht es deutlich aus: „Wir hielten das Land (Yukatan) für eine Insel, weil es der Steuermann Anton de Alaminos behauptete." (Buch 1 Cap. 3.)

Von der Grenzlagune kehrte Cordoba zurück. Er hatte nicht den Auftrag gehabt, sich am Lande festzusetzen; er sollte nur entdecken. Man hatte aber alsbald die Ueberzeugung gewonnen, dass hier ein ganz anderes Menschengeschlecht lebe, als in den Wäldern am Isthmus und in Südamerika.

Man stand hier zum ersten Male in der neuen Welt einem Kulturlande gegenüber; man sah ein geordnetes Staatswesen, Steinbauten, Tempel

und vor allem: man merkte, dass man sich in der Nähe eines Goldlandes befinden müsse.

Auf diese günstigen Nachrichten hin rüstete Velasquez fürs nächste Jahr unter seinem Neffen Juan de Grijalva ein neues Geschwader aus, dessen nautische Leitung wiederum dem bewährten Alaminos anvertraut wurde. Es ging den bekannten Weg nach Yukatan hinüber und setzte von der Laguna de terminos die Fahrt weiter fort, erreichte die Küste von Mexiko und segelte auch an dieser noch nordwärts bis zum 22° n. Br., bis zur Lage der Stadt Tampico. Die ununterbrochene Küstenlinie, die aus dem Innern des Hochlandes bis auf das Meer sichtbaren hohen Schneegipfel brachten hier endlich auch die Ueberzeugung zum Durchbruch, dass man einen Kontinent vor sich habe. Die Begegnisse mit den Einwohnern, die Zeichen eines mächtigen Staates, die zahlreichen Beweise, dass man sich hier entschieden einem Goldlande gegenüber befinde, wie es bisher noch nirgends gesehen war, machten diese Expeditionen zu einer besonders wichtigen. Velasquez zögerte nun nicht mehr, eine grössere Flotte auszurüsten; denn es galt nicht mehr bloss, das Land von aussen forschend zu betrachten, es sollte nun eine Eroberung des reichen Staates gewagt werden.

Aber ehe die Vorbereitungen dazu vollendet waren, erscheint auch noch der letzte Statthalter der Antillen, Francisco Garay, der seit 1516 in Jamaika regierte, unter den Bewerbern um neue Länder, unter den Entdeckern.

Er eröffnete eine Reihe von Unternehmungen, die nach der Auffindung einer mittelamerikanischen Meerenge mit demselben Eifer trachteten, mit dem später auch Ferdinand Cortes danach suchte.

Garay's Geschwader bestand aus 4 Schiffen und stand unter der Leitung des Piloten Alonso Alvarez Pineda. Seine Aufgabe war, zwischen den „Inseln" Florida und Yukatan den Wasserweg zu den Gewürzländern aufzusuchen. Pineda knüpfte an Ponce's Entdeckungen in Florida an und ging von der Westseite dieser Halbinsel am Gestade immer nach dem Untergange der Sonne zu, und stiess schliesslich im Herbst 1519 am Rio Panuco auf Leute des Cortes, der mittlerweile seinen verwegenen Zug gegen Mexiko begonnen hatte. Pineda hatte also die Nordküste des mexikanischen Golfes mit einem Schlage aufgenommen, aber die Meeresstrasse leider nicht gefunden. Seine Karte, die er nach Spanien sandte, entwarf ein getreues Abbild von der Gestaltung des Golfes. Peter Martyr, der jene Karte sah, schreibt, die Nordküste des Golfes habe die Gestalt eines Bogens. Wenn wir von der Wurzel der Halbinsel Yukatan nach Florida eine gerade Linie ziehen, erhalten

wir die Sehne jenes Bogens. Eine Kopie der Aufnahme Pineda's hatte uns auch der Historiker Navarrete in seiner „Coleccion" (III, 147) erhalten. Hier sind sogar genau die Grenzen der Entdeckungen mit den Worten angegeben: „Von hier begann Francisco Garay seine Entdeckungen" und „bis hier entdeckte Garay".

Auf seiner Fahrt hatte Pineda auch die Mündungen eines grossen Flusses gesehen, den er den heiligen Geistfluss (Rio del Espíritu Santo) nannte. Jedenfalls ist der Mississippi gemeint.

Die Eroberung Mexiko's durch Cortes fällt in dasselbe Jahr. Am 16. August 1519 war Cortes von der Küste ins innere Hochland emporgestiegen; nach zwei Jahren lag am 13. August 1521 die erstürmte Hauptstadt zu seinen Füssen und war das einheimische Reich niedergeworfen. Wieder ein Jahr weiter standen die Abgesandten des Eroberers schon am Strande des grossen Oceans.

Cortes ist der einzige wissenschaftlich gebildete Kriegsheld unter den Spaniern in der neuen Welt. Seine fünf umfänglichen Berichte an den Kaiser sind darum auch von hervorragendem Interesse; denn er erzählt uns nicht nur von seinen glänzenden Waffenthaten, sondern er lässt uns auch einen Blick in seine Anschauungen von der Natur des eroberten Landes und in seine Pläne thun. Er schildert bei seinen Heereszügen das Land, ihn reizt die in einsamer, eisiger Region thronende Erhabenheit der mächtigen Schneeberge, der höchsten Vulkane des nordamerikanischen Festlandes, und er sendet sogar seinen Hauptmann Diego Ordaz ab, eine Besteigung des Pic von Orizaba zu versuchen. Er lässt sich vom mexikanischen Kaiser Montezuma eine Karte seines Reiches vorlegen und forscht, den Küstensäumen nachgehend, nach einer Wasserstrasse, wodurch die östlichen und westlichen Meere miteinander in Verbindung stehen sollten, und betont auch in den Briefen an Kaiser Karl V. die hohe politische Bedeutung der zwar noch nicht gefundenen, aber doch sicher vorhandenen Meerenge. Er verwendete alle Kraft und alle Mittel, die ihm nach der Unterwerfung Mexiko's und nach der Sicherung des Landes zur Verfügung stehen, auf die Auffindung der Strasse, durch die, seiner Ansicht nach, unzweifelhaft der kürzeste Weg von Spanien nach den Gewürzinseln führt. Nachdem er im Herbst 1522 mit der Würde eines Statthalters über das eroberte Gebiet, über Neu-Spanien, belehnt worden war, begannen die mannigfachen Vorbereitungen für die Erforschung der Meeresstrasse. Lag diese in der Nachbarschaft Mexiko's, dann bildete sein Land den Schlüssel für den wichtigsten Wasserweg des Weltverkehrs.

Zunächst liess er an der Südsee, im Hafen von Zacatula, Schiffe

bauen, um die Forschung von der Westseite zu beginnen. Leider wurden die Fahrzeuge durch Feuer zerstört, noch ehe sie vom Stapel liefen. So sandte er denn zuerst von der Ostseite, von Vera Cruz aus, seinen Freund und Waffengefährten Cristoval d'Olid zu Schiff um Yukatan herum nach Honduras, um nach der Meeresverbindung auszuspähen. Leider vergeblich! Dann sandte er einen andern Kriegsgenossen, Alvarado, mit Truppen zu Land nach Mittelamerika. Alvarado hielt sich mehr an der pacifischen Seite, drang über die Landenge von Tehuantepek nach Guatemala und bis nach Salvador vor; wiederum vergebens. Endlich machte er sich selbst 1524 mit einem grossen Heere auf und übernahm die schwierigste Aufgabe, an dem flachen Waldstrande der Ostküste gegen Süden vorzudringen. Dass diese mit bedeutenden Opfern unternommenen Expeditionen nicht lediglich geographischen Zwecken dienen sollten, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden. Wir haben uns hier aber nur mit der geographischen Seite seines Feldzuges zu befassen. Am südlichen Rande des Golfes von Campeche hatte Cortes auf der mexikanischen Reichskarte gewisse Lücken oder eine unbestimmte Begrenzungslinie erkannt und vermuthete darum hier im wasserreichen Gebiete der Flüsse Goazacoalcos und Tabasco und bis zur Terminoslagune auf einen Wasserweg zu stossen. Er fand zwar ein sehr verwickeltes Netz von Wasseradern, sumpfige Buschwälder und breite Ströme, über die er nur durch mühsamen Brückenbau weiter vorwärts dringen konnte; aber bis nach Honduras hin war keine Wasserstrasse zu finden.

Cortes wandte darum in späterer Zeit sein Augenmerk wieder dem noch unbekannten Norden zu. Zwischen der Nordgrenze seines Reiches am Rio Panuco und Florida oder zwischen Florida und dem Stockfischlande (Tierra dos bacalhaos) oder Neufundland musste es Lücken geben; ja er wusste das ganz gewiss, er hatte die Strasse auf einer Karte verzeichnet gesehen. Er hatte schon früher bei Gelegenheit des Schiffzuges, den Olid unternehmen musste, sich eingehend über die Meerenge geäussert[1].)

[1]) Cortes schreibt in seinem Bericht an den Kaiser aus der grossen Stadt Temixtitan (Mexiko) vom 15. Oktober 1524: Como tengo continuo cuidado, y siempre me ocupo en pensar todas las maneras, que se puedan tener para poner en execucion, y efectuar el deseo que yo al Real Servicio de Vuestra Magestad tengo, viendo que otra cosa no me quedaba para esto, sino saber el secreto de la costa, que está por descubrir entre el Rio de Pánuco, y la Florida, que es lo que descubrió el Adelantado Juan Ponce de Leon: y de alli la Costa de la dicha Florida por la parte de el Norte, hasta llegar á los Bacallaos; porque se tiene cierto que en aquella costa hay estrecho, que pasa á la Mar del Sur, y si se hallasse, segun cierta figura (nach einer Karte), que yo tengo del paraje, adonde está aquel

Der Süden Mexiko's wurde eher von den Spaniern unterworfen; denn hier galt es einerseits den Anschluss an die schon eroberten Gebiete in Mittelamerika, andererseits damit zugleich Besitzergreifung der Länder so weit wie möglich, damit die dort ernannten Statthalter nicht Gelegenheit fänden, nach Norden Uebergriffe in fremdes Gebiet zu wagen. Nach Norden hatte Cortes keinen Nebenbuhler; in dieser Region konnte ihm, ohne seine Zustimmung, kein Nebenbuhler erwachsen. Hier konnte er sich Zeit lassen. An der Ostküste des Landes war ihm im Rio Panuco (22° n. Br.) eine officielle Nordgrenze angewiesen, die er nicht überschreiten durfte. Am grossen Ocean hatte er freie Hand. Hier rückten seine Hauptleute allgemach immer weiter und besetzten das Land. Im Jahre 1530 erhielt der Statthalter Nuño de Guzman durch einen Indianer die Kunde von einem nördlich von Mexiko gelegenen Lande Namens Tejos, wo ein fabelhafter Goldreichthum herrschen sollte. Guzman machte sich mit 400 Spaniern und 2000 Indianern dahin auf, fand aber in Culiacan so bedeutende Schwierigkeiten, dass er nicht weiter vorzudringen wagte, sondern sich damit begnügte, Culiacan zu besetzen. Im Jahre 1532 kam Hurtado de Mendoza zu Schiffe bis Culiacan (24° 40′ n. Br.), das später der Ausgangspunkt mehrerer bedeutender Expeditionen wurde. Mendoza setzte auch über den Golf und entdeckte das Südende der Halbinsel Kalifornien. Aber diese Unternehmung endete unglücklich; Mendoza wurde in einer Meuterei erschlagen. Im nächsten Jahre gingen wieder zwei Schiffe ab unter Diego Becerra und Hernando de Grijalva. Kaum zwei Tage nach ihrer Ausfahrt wurden die Schiffe durch Sturm getrennt. Becerra kam mit seinen Piloten Ximenes an die Ostküste von Kalifornien in die Frieden sbucht (Bahia de la paz), Grijalva mit seinem Piloten Martin de Acosta wurde nach der Inselgruppe Revilla Gigedo verschlagen und benannte die Hauptinsel San Tomas, jetzt Socorro. Inzwischen war auch Diego de Guzman zu Lande nach Sinaloa (26° N.) gekommen.

Die Ergebnisse dieser ersten Fahrten im grossen Ocean entsprachen den Erwartungen des Cortes allerdings nicht. Ueber das, was ihm am meisten am Herzen lag, über die Meerenge, hatte er keine Auskunft erhalten. Er machte sich daher 1525 selbst auf und ging zu Schiff den

Archipiélago, que descubrió Magallanes, por mandado de Vuestea Alteza, parece que saldría muy cerca de allí, y siendo Dios nuestro Señor servido, que por allí se topasse el dicho Estrecho, seria la navegacion desde la Especeria para es os Reynos de Vuestra Magestad muy buena, y muy breve, y tanto, que sería las dos tercias partes menos, que por donde agora se navega, y sin ningun riesgo, ni peligro de los navíos etc. (Lorenzana, hist. de Nueva-España. Mexico 1770. S. 382).

kalifornischen Meerbusen bis etwa zum 28.° n. Br. hinauf; denn der nördlichste Küstenname auf seiner Karte lautet S. p° (i. e. Pedro) u. S. Pablo (i. e. Paulo). Er erreichte also das Ende des Golfes nicht, in dem vielleicht der Anfang einer Durchfahrt verborgen lag, und ging dann zur Halbinsel Kalifornien hinüber, ohne auch hier viel mehr als das südliche Ende kennen zu lernen.

Etwas weiter gelangte Francisco de Ulloa, den Cortes 1539 von Acapulco aussandte und der an der Westseite Kaliforniens bis zum Kap Engaño (Täuschung) unter 28° n. Br. vordrang. Der Name des Vorgebirges lautet jetzt in wunderlicher Verdrehung Cap S. Eugenio. Bei dieser Fahrt wurde auch zuerst der Name California gebraucht und von da an schnell üblich.

Etwa um dieselbe Zeit wagte sich auf Befehl Coronado's, der in Culiacan kommandirte, ein glaubenseifriger Mönch, Fra Marco di Nizza, in die nördlichste Provinz des heutigen Staates Mexiko, nach Sonora, und zog, dunkeln Gerüchten von grossen Städten folgend, von da noch weiter ins Binnenland bis in die Nähe der sogenannten sieben Städte, deren mächtigste, nach seiner Angabe, mit der Hauptstadt Mexiko wetteifern sollte; und doch stellte sich später heraus, dass es nur ein Felsendorf, Casas grandes bei den Spaniern genannt, von etwa 200 Einwohnern war. Diese Steinwohnungen lagen im südwestlichen Theile des heutigen Gebietes von Neu-Mexiko. Dahinter fabelte man von einem Goldlande Quivira. Es gab lange Zeit im Innern Nordamerika's keine Orte oder Landstriche, die einen so verlockenden Klang hatten, als Cibola und Quivira.

Das wichtige Gebiet musste spanisch werden, und so wurde beschlossen, einen grossen Eroberungszug dahin zu machen.

Flotte und Heer wurden in Bewegung gesetzt. Die Flotte sollte den kalifornischen Golf hinaufgehen und dem Landheere so lange als möglich als Stützpunkt dienen. Die Leitung des Ganzen wurde dem erfahrenen Francisco Vasquez de Coronado anvertraut. In seinem Landheere befanden sich die Hauptleute Pedro de Casteñada, Juan Jaramillo, Garcia Lopez de Cardenas, Hernando d'Alvarado und Tristan d'Arellano. Ausserdem ging Pedro de Alarcon mit zwei Schiffen den kalifornischen Golf hinauf, und zu ihm sollte vom Landheere aus der Hauptmann Melchior Diaz stossen. Durch die Schiffe sollte, so lange der Zug in der Nähe des Meeres hinführte, in den öden Gebieten des Nordens das Heer eine Stütze erhalten.

Von Culiacan zog Coronado zuerst nach Nordosten und blieb bis

zum Rio Sonora in der Nähe der Küste; dann wandte er sich nordwärts, überschritt den Rio Santa Cruz, einen linken Zufluss des Rio Gila, und ging in nordöstlicher Richtung durch den Südosten des heutigen Arizona's und den Nordwesten Neu-Mexiko's, wo Cibola (Zuñi) zwar gefunden wurde, aber durch seine Aermlichkeit eine arge Enttäuschung hervorrief. Von hier aus drang dann Cardenas bis zu den Cañons des grossen Colorado vor, während Alvarado nach Osten entsendet wurde. Coronado folgte ihm über den Rio Grande, den er in der Nähe der heutigen Stadt Santa Fé überschritt, und drang in die Prärien bis zum oberen Arkansas (38° N) vor, bis in das Land Quivira, das wiederum als Gold- und Silberland gepriesen wurde. Von diesem weitesten Zuge, den die Spanier in dieser Richtung unternommen haben, kehrte Coronado 1541 an den Rio Grande zurück, der inzwischen auf- und abwärts eine weitere Strecke erforscht worden war.

Aus dem Gebiete der sesshaften Indianer war man also bis zu den Prärie-Indianern gekommen. „Dort trafen wir," berichtet Hauptmann Jaramillo, „Indianer, die nicht in Häusern, sondern in Lederzelten leben und die alle ihre Lebensbedürfnisse aus der Büffeljagd bestreiten, denn diese Thiere liefern ihnen Obdach, Kleidung, Schuhwerk und Nahrung."

Da man hier ganz andere Lebensweise fand, da weite hügelige Steppen sich ausbreiteten mit zahllosen Heerden wilder Rinder, so lag ein Vergleich mit den Steppen der alten Welt nahe, und es konnte wohl wieder der Gedanke auftauchen, das grosse unbekannte Land, das man hier zum ersten Mal in kontinentaler Breite vor sich sah, möge doch wohl mit Asien zusammenhängen. In diesem Sinne ist auch die Aeusserung des Hauptmanns Castañeda verständlich, der über den Ursprung der Prärie-Indianer schrieb: „Ihre Sitten und Lebensweise weichen gänzlich von denen der andern Indianer ab, die wir bisher kennen gelernt haben, und beweisen, dass sie aus Gross-Indien stammen."

Die hier ausgesprochene Vermuthung, dass Nordamerika mit Asien einen Kontinent bilde, findet ihren bildlichen Ausdruck sehr bestimmt in einer Karte (Carta marina nuova tavola) des Ptolemäus (Venedig 1562), wo Mangi (China) und India superior nördlich von Mexiko in derselben grossen Landmasse liegen, die aber über Neufundland und Grönland sogar mit Skandinavien wieder zusammenhängt, so dass in dieser Karte merkwürdiger Weise der Gedanke zum Ausdruck gekommen ist, dass alle Erdtheile zusammenhängen und nur einen einzigen Kontinent im eigentlichen Sinne des Wortes bilden. Man sieht aber auch daraus,

wie wenig Klarheit über die Begrenzung Nordamerika's noch ums Jahr 1562 herrschte.

Der Zug Coronado's hat aber nicht bloss den weitesten Vorstoss ins Innere gewagt, sondern er hat auch die Frage zum Abschluss gebracht, ob Kalifornien eine Insel oder eine Halbinsel sei. So lange man das Nordende des kalifornischen Golfes noch nicht kannte, konnte immer noch die Hoffnung erwachen, von hier aus die Meeresstrasse zum Atlantischen Ocean zu finden.

Die Lösung der Frage brachte Alarcon. Mit dem Piloten Domingo del Castillo an Bord, segelte er am 9. Mai mit den Schiffen San Pedro und Sa. Catalina vom Hafen Navidad aus und nahm von Xalisco aus noch das Transportschiff Gabriel mit, das den Bedarf für das Heer Coronado's führte. Alarcon drang bis an das Nordende des Golfes vor und befuhr sogar noch 15 Tage aufwärts den Colorado, den er Rio de buen guia nannte. Er versuchte, sich mit Coronado's Heer in Verbindung zu setzen, aber umsonst. Melchior Diaz war von der Mündung des Sonoraflusses aus an der Küste gegen Norden gezogen und kam endlich auch an den Colorado, wo er zwar die sichersten Beweise fand, dass Alarcon hier gewesen, aber, nachdem er tagelang vergebens gewartet hatte, mit den Schiffen wieder nach Mexiko zurückgekehrt war.

Als dann 1544 Cabrillo an der Westseite Kaliforniens noch bis zum 38.°, nach seiner eignen Annahme sogar bis zum 44.° n. Br., die Küste erforscht hatte, musste es aus den Ergebnissen aller dieser Streifzüge zu Lande und zu Wasser vor Allem klar werden, dass es eine Meeresverbindung vom Atlantischen bis zum grossen Ocean südlich vom 40. Grade nicht geben könne.

Es war nämlich vom Jahre 1520 an, also zur selben Zeit, als Cortes sich der Staatsgewalt in Mexiko bemächtigte, durch eine Reihe von Unternehmungen auch die Ostküste von Nordamerika untersucht. Zuerst besegelte der Licentiat Lucas Vasquez de Ayllon von San Domingo aus mit einem kleinen Geschwader die Küstenstrecke vom 32.—37.° n. Br., liess sich 1523 mit diesem Lande belehnen und führte 1526 eine grosse Expedition von 6 Schiffen dahin, um die Meerenge zu suchen und sich in der Nähe anzusiedeln. Ayllon starb dort, wahrscheinlich in der Nähe des Jamesflusses, 1526.

Das Gebiet nördlich davon besuchte ein Jahr früher Estevan Gomez, der berühmte Pilot, der sich an der Magalhaësstrasse heimlich von der Flotte des Erdumseglers getrennt hatte und wieder nach Spanien zurückgekehrt war. Gomez begann im Norden, an der Küste Neufund-

lands, und steuerte gegen Südwesten an der Küste entlang bis zu $42^{1}/_{2}{}^{0}$ n. Br. oder gar bis zu 40^{0} n. Br., und nahm eine Karte von dem neuentdeckten Lande auf. Es erhielt sich daher auf den Bildern der neuen Welt an jenen Gestaden noch lange die Benennung „Gomezland".

Bis um diese Zeit haben wir unter den Entdeckern nur Spanier und Portugiesen kennen gelernt. Und wenn es auch feststeht, dass schon im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts Basken, Franzosen und Bretonen, nach denen noch die Insel Cap Breton den Namen trägt, die reichen Fischgründe auf der Neufundlandsbank besucht haben, so lässt sich von ihren Entdeckungen doch weiter nichts berichten, da es an literarischen Quellen mangelt.

Nun erschienen aber seit 1524 auch die Franzosen als Entdecker auf den Ostküsten der neuen Welt und leiteten aus ihren erfolgreichen Entdeckungszügen ihre Ansprüche auf Länderbesitz her.

Als Wegweiser diente den Franzosen ebenso wie 30 Jahre vorher den Engländern ein Italiener, ein verwegener Seemann, ein unerschrockener Pirat, Giovanni Verrazzano, der im Auftrage des Königs Franz I. Ende 1523 von Dieppe aussegelte, um mit vier Schiffen einen Seeweg nach Katai oder China aufzufinden. Es handelt sich also auch bei dieser Fahrt wieder um die schon so oft gesuchte Meeresstrasse. Obwohl Verrazzano, noch ehe er den Atlantischen Ocean durchschnitt, drei Schiffe bei Madeira verlor, machte er sich doch mit einem einzigen auf die Fahrt und landete am 7. März an der neuen Küste in der Nähe der jetzigen Stadt Wilmington, 34^{0} n. Br., demnach in einem Gebiete, mit dem im Jahre vorher Ayllon sich hatte belehnen lassen, und ging von da an der Küste nordwärts bis zum $50.^{0}$ n. Br. Auf der von J. G. Kohl herausgegebenen Generalkarte Ribero's lässt sich die Fahrt Verrazzano's verfolgen. Es taucht hier zuerst der später so oft genannte Name Norumbega auf, unter dem man bald einen Ort, bald ein Land im Gebiete der Neuenglandstaaten verstand. Zwischen der Delawarebai und Chesapeakbai wird von einem Isthmus berichtet, der den östlichen und den westlichen Ocean, wie man meinte, von einander trennen sollte. Es hat sich vom Bruder Verrazzano's eine Karte dieses Gebietes erhalten, worin die Inschrift zu lesen ist: Von diesem östlichen Meere sieht man das westliche, beide sind nur sechs Miglien von einander (da questo mare orientale si vede il mare occidentale; sono sei miglia di terra infra l'uno et l'altro). Das belebte die Hoffnung, eine Strasse zu finden, aufs Neue. Dieses Meer Verrazzano's findet sich hinter der Küste der Vereinigten Staaten noch im Jahre 1582 auf Locke's Karte.

Man hat die ganze Reise Verrazzano's als Erfindung hinstellen wollen — eine Ansicht, die besonders von Murphy (The voyage of Verrazzano, New-York 1875) vertheidigt wurde —; allein die historischen Belege, namentlich in den zeitgenössischen Karten niedergelegt, sprechen für die Wahrheit des Berichts. Aus den italienischen und englischen Streitschriften hat Prof. Dr. Lechner eine sehr klare kritische Darstellung gebildet (Globus 1890, No. 8—10), die auch den letzten Zweifel vernichten muss.

Nachfolger unter den Franzosen fand Verrazzano in den nächsten zehn Jahren nicht, und er selbst hat nur diese eine Fahrt unternehmen können. Er gerieth bald darauf in die Hände der Spanier, die ihn als Seeräuber hinrichten liessen.

In das Hinterland des mexikanischen Golfes gegen Norden versuchten zwar die spanischen Heerführer Pamfilo de Narvaez 1528 und Hernando de Soto, der Waffengefährte des Pizarro, 1538 mit grosser Heeresmacht einzudringen, aber die kostspieligen Kriegszüge endigten mit dem Tode der Feldherrn und der gänzlichen Auflösung der Heere, von denen sich oft nach jahrelangen Leiden nur wenige Trümmer nach Mexiko zu retten vermochten. Der geographische Gewinn war gering. Es lässt sich zwar in allgemeinen Zügen erkennen, wie weit diese Truppen ins Becken des Mississippi eingedrungen sind, und dass Soto über den grossen Strom in der Nähe der Arkansasmündung nach Westen marschirt ist; aber ein klares Bild von den durchstreiften Ländern erhielt man nicht. Höchstens wurde das negative Ergebniss gewonnen, dass eine Meeresstrasse nicht gefunden sei. Sonst blieb das Binnenland die grosse terra incognita, der Tummelplatz für die verwegensten Phantasien der Kosmographen, die hier, wo sich das neue Land mit dem asiatischen Festland auf breitester Grundlage verschmelzen liess, die Bilder asiatischer Erdkunde aus altklassischer und mittelalterlicher Zeit mit den erträumten Goldländern von Cibola und Quivira durcheinander warfen.

Eine bedeutendere Förderung gewann die Forschung durch die wiederholten Züge des Franzosen Jacques Cartier (geb. 1491, nicht 1494, und gest. 1557) aus St. Malo in der Bretagne, der, da die Seeleute von Dahouet schon seit 1510 und die von St. Malo seit 1519 bei Neufundland fischten, wahrscheinlich schon, ehe er seine erste Entdeckungsreise machte, in jenen Gewässern gewesen war. Das buchtenreiche Gestade in der Umgebung Neufundlands und weiter südwärts bis zur Chesapeakbai musste den Glauben an eine Meeresstrasse fördern. Cartier hoffte sie, wie er selbst sagt, zwischen Neufundland und Bretonenland zu finden, also

am südlichen Ausgange des noch unbekannten Lorenzgolfes. So galt auch seine Reise wieder der Aufgabe, den Seeweg nach Indien zu finden. Er brach am 20. April 1534 mit zwei Schiffen von St. Malo auf, erreichte am 10. Mai Neufundland unter $48\frac{1}{2}^{0}$ n. Br. bei Bonavista, musste sich aber des Treibeises wegen in den Hafen von Santa Katharina flüchten. Dann steuerte er wieder nach Norden und drang durch die Belle-isle-Strasse in den Lorenzgolf und ging an der Westküste Neufundland südwärts bis zum Cap real (jetzt Cap Ray). Von hier aus steuerte er, trotz Sturm und Nebel, gegen Westen, berührte die Magdaleneninseln, weiterhin die Nordwestspitze von der jetzigen Prinz Edwards-Insel und gerieth endlich an der Ostseite Neu-Braunschweigs in die tief ins Land eindringende Hitzebai (Baie des chaleurs), so genannt, weil hier den Seefahrern die Luft im Juli viel heisser zu sein schien, als in Spanien, und doch liegt diese Bucht unter 48^{0} n. Br. Cartier drang ein, weil er am Eingange einer Strasse zu sein hoffte. Von vielen Böten der Eingeborenen umschwärmt, landete er an der Nordseite in der Martinsbucht, wo sich bald ein ergiebiger Tauschhandel entwickelte, da die Indianer für Messer und Eisenwaaren bereitwilligst das schönste Pelzwerk gaben. Als sich dann aber bei weiterer Untersuchung herausstellte, dass man nicht eine Strasse, sondern eine geschlossene Bucht vor sich habe, wandte sich Cartier zum Rückwege und berührte auf nordöstlicher Fahrt die Südküste der langgestreckten Insel Anticosti, ohne indess ihre Inselnatur zu erkennen.

Auf der zweiten Reise erhielt eine kleine Hafenbucht an der Labradorküste den Namen St. Laurens, wonach später der ganze Golf und Strom benannt wurden. Cartier langte am 5. September glücklich wieder in St. Malo an. Mit Ausnahme der Südküste, die schon von früheren Seefahrern besegelt war, hatte Cartier ganz Neufundland umkreist, das von nun an auf den Karten immer mehr den Charakter eines Archipels verlor und zu einer einzigen Insel allmählich zusammenwuchs. Ausserdem trat durch Cartier's Aufnahme die Gestalt des Lorenzgolfes hervor; aber auf beiden Seiten Anticosti's konnte es noch Durchfahrten geben. Das neuentdeckte Gebiet erhielt den Namen Neufrankreich (Nova Francia). An seinen Küsten weiter nach Westen vorzudringen, war das Ziel der nächsten Reise, die schon im folgenden Jahre 1535 ins Werk gesetzt wurde.

Aehnlich wie bei Kolumbus' zweiter Fahrt fanden sich bei Cartier mehrere französische Edle bereit, ihr Glück in Neufrankreich zu versuchen.

Wieder drang das kleine Geschwader von drei Schiffen durch die Belle-isle-Strasse in die Lorenzbai. Bei der Weiterfahrt nach Westen

erklärten die beiden Indianer, die auf der ersten Reise mit nach Frankreich genommen waren und nun als Dolmetscher dienten, dass weiterhin der grosse Strom von Hochelaga beginne und dass man auf diesem Wege nach Canada komme. Die Aussicht, eine Meeresstrasse zu finden, war zwar damit vernichtet; aber da die Landschaften an dem grossen Strome, je weiter man auf ihm nach Südwesten ging, immer milder wurden — eine von wilden Weinranken übersponnene Insel erhielt durch den Entdecker sogar den Namen Bacchusinsel —, so beschloss auch Cartier, mit dem kleinsten Schiffe weiter vorzudringen. Und so erreichte er am 2. Oktober die von einem dreifachen Ringe von Palissaden umgürtete Indianerstadt Hochelaga, wo er von zahlreichem einheimischem Volk empfangen wurde.

Von da kehrte er nach dem Heiligen Kreuzhafen zurück, wo er überwinterte.

In Hochelaga drang auch die erste dunkle Kunde von weiter im Binnenlande gelegenen grossen Seen zu ihm.

Der Winter war sehr streng; Cartier büsste von seiner Mannschaft fünfundzwanzig Leute ein, die dem Skorbut erlagen. Erst im Mai 1536 wurden die Schiffe von den Fesseln des Eises befreit. Am 6. Juli erreichte Cartier den heimischen Hafen wieder; aber die Leiden der ersten Ueberwinterung in Neufrankreich dämpften doch die Unternehmungslust bedeutend.

Die folgenden beiden Reisen von 1541 und 1543 galten der Besitzergreifung, der Ansiedlung am königlichen Berge (Montreal), aber nicht der weiteren Erforschung des Landes. Da aber theils aus Missgeschick, theils auch aus Mangel an gegenseitigem Verständniss diese Kolonisationsversuche fehlschlugen, so waren mit der vierten Reise Cartier's diese Pläne vorläufig beendigt. Die dauernden Niederlassungen begannen am Strome erst im folgenden Jahrhundert unter Champlain.

Um aber den polaren Norden des Erdtheils kennen zu lernen, musste noch ein drittes, rasch aufblühendes Seevolk, die Briten, sich an der Erforschung betheiligen. Rein wissenschaftliche Beweggründe darf man im 16. Jahrhundert nicht suchen. Es galt auch für England nur der Lösung der alten Frage nach dem Seewege nach China; aber da man, zuletzt unter Cartier, schon bis über den 50° n. Br. gegangen war und vergebens gesucht hatte, so blieb nur der kalte Norden übrig, und es musste aus dem Westwege nach Indien, den Kolumbus zuerst eingeschlagen hatte, nothwendig ein nordwestlicher Weg werden, oder wie es nun unter englischer Flagge lautete: Man suchte die Nordwestpassage. Die englischen Unternehmungen unterscheiden sich von den spanischen und

ersten französischen dadurch, dass nicht die Krone, die Fürsten des Landes, die Kosten trugen, sondern dass entweder durch freiwillige Beiträge die Mittel für derartige patriotische Unternehmungen aufgebracht wurden, oder dass eine Anzahl wohlhabender Kaufleute sich zusammenthat, um auf gemeinsame Kosten einen Plan ins Werk zu setzen.

Dass auch England zuerst Lehrgeld zahlen musste für die Schulung in nautischen Expeditionen, und dass man erst langsam und dann nach den ersten Besuchen der nördlichen Meere kühner vorging, liegt aus dem Verlauf dieser Polarfahrten klar vor Augen.

Noch fehlten am Ende des 16. Jahrhunderts irgend welche verlässliche Karten vom nördlichen Atlantischen Ocean. Der Einfluss der Zenoschen Karten war noch ungemindert; kein Wunder, dass der erste Engländer, Martin Frobisher, der nach dem Nordwesten ging, seine unrichtigen Karten mit der Lage der gesehenen Küsten nicht in Einklang bringen konnte. Frobisher hatte in drei aufeinanderfolgenden Jahren drei Reisen immer nach derselben Gegend, nach einer tief ins Land einschneidenden Bucht nördlich von der Hudsonsstrasse, unternommen. Insofern erinnern seine Fahrten an die Reisen Cartier's, der immer dasselbe Ziel im Auge behielt. Frobisher unternahm seine Expeditionen in den Jahren 1576 bis 1578. Er hat eigentlich weiter nichts entdeckt als eine Bucht, die seinen Namen trägt, die er aber für den ganz bestimmten Eingang in die Nordwestpassage hielt, daher sie lange Zeit auf den Karten als Frobisherstrasse dargestellt wurde, ein Irrthum, der erst in unsern Tagen entdeckt worden ist. Frobisher war aber so fest von der Richtigkeit seiner Auffassung überzeugt, dass er, nachdem er auf der zweiten Fahrt nur eine ansehnliche Fracht Golderz, damals Nordwesterz genannt, heimgebracht, das sich aber leider bei gründlicher Prüfung als werthloser Schwefelkies erwies, dass er dann auf der dritten Fahrt seine Strasse befestigen und mit Mannschaft belegen wollte, ohne sich zu überzeugen, ob er auch eine Durchfahrt vor sich habe.

Viel bedeutender waren die von 1585—87 unternommenen Fahrten des tüchtig gebildeten Seemanns John Davis von Sandvidge, der die nach ihm benannte Davisstrasse hinaufging und zuletzt den 72.° n. Br. überschritt. Die Natur des amerikanischen Nordens hat er richtig geahnt, wenn er schreibt, ganz Amerika löse sich im Norden in Inseln auf.

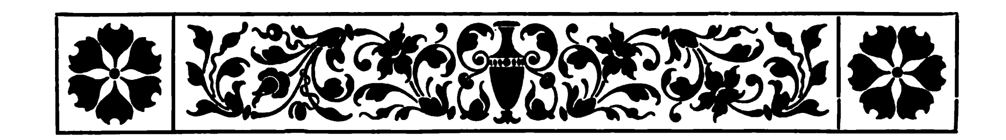
Sein Nachfolger war Henry Hudson, der, verwegener als alle vor ihm, gradeswegs über den Nordpol einen Weg nach Indien und China suchte, aber bei seiner Fahrt 1607 durch die Eisschranke zwischen Ostgrönland und Spitzbergen zur Umkehr genöthigt wurde. Ihm verdanken

wir die auf seiner vierten Polarfahrt gemachte Erforschung der Hudsonsstrasse und Hudsonsbai 1610. Leider erwies sich auch dieser Weg als eine Sackgasse, und so hatte Hudson mit vollem Recht die Ueberzeugung aussprechen können: dass allein in der Verlängerung der Davisstrasse eine Passage denkbar sei. Hier drang Baffin in den Jahren 1611—1615 vor bis zum Eingange des Lancaster- und Smithsundes. Damit stockte die weitere Erforschung durch zwei Jahrhunderte und wurde erst in unserm Zeitalter wieder aufgenommen und zum Abschluss geführt.

Dass Amerika gegen Osten nicht mit der alten Welt zusammenhängen könne, wenigstens nicht südlich vom 80.° n. Br., hatte Hudson bewiesen. Aber nach der asiatischen Seite, wo die Entdeckungen viel früher zum Stillstand gekommen waren, blieb noch die Möglichkeit einer Landverbindung zwischen der alten und neuen Welt längere Zeit bestehen. Wohl waren nach der ersten Erdumsegelung durch Magalhaẽs noch mehrfach, zuerst von Mexiko und dann von Peru aus, spanische Schiffe durch den Stillen Ocean nach Asien gesegelt, und hatte Urdaneta 1565 auch den Weg zurück von den Philippinen nach Mexiko nördlich von den Passatwinden gefunden, indem er bis zum 43.° n. Br. nach Nordosten steuerte und schliesslich den Hafen von Acapulco wieder gewann; allein die nördlichen Gewässer des grossen Oceans waren, wenn man von dem flüchtigen Besuche Francis Drake's absieht, nicht wieder besucht, und so blieb hier der Glaube an das verbindende Meer noch bestehen. Wenigstens war man der Ueberzeugung, dass Ostasien vom nordwestlichen Amerika durch eine Strasse getrennt sein müsse. Man verlegte sie ganz richtig etwa in die Gegend der Beringsstrasse und erfand für sie einen noch nicht ganz aufgeklärten Namen „Anianstrasse“, unter dem sie länger als hundert Jahre sich auf den Karten erhielt. Zuerst erschien sie auf einer italienischen, in Kupfer gestochenen Karte vom Jahre 1566[1]), und von da an galt die neue Welt auch hier von Wasser begrenzt, wenn sie an dieser Strasse ihre richtigen Formen auch erst durch die dritte Reise Cook's 1778 erhielt.

[1]) Vergl. über diese Strasse meinen Aufsatz: Fretum Anian (die Geschichte der Beringsstrasse vor ihrer Entdeckung) in S. Ruge, Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte der Erdkunde, Dresden 1888.





VIII. DIE DEUTSCHEN KOSMOGRAPHEN.

isher ist uns selten ein deutscher Name begegnet; in dem ganzen Verlaufe der eigentlichen Entdeckungsgeschichte treten die Deutschen hinter den Italienern, Spaniern, Portugiesen, Franzosen und Engländern, selbst hinter den kleinen Stämmen der Basken und Bretonen zurück: und doch besass Deutschland in der Hansa eine mächtige Flotte, die in der Nord- und Ostsee herrschte. So begegnet uns auch nur sehr selten ein deutscher Name in den Listen der Schiffsmannschaften. Wir kennen auch keinen Deutschen, der sich mit dem Entwerfen oder Kopiren von Seekarten und Portulanen befasst hätte. In diesem Zweige der Geographie war die italienische Schule überwiegend; aber wenn ihre Mitglieder auch ausser Landes gingen, wenn sich auch nachweisen lässt, dass sie in England Karten für nautische Zwecke gezeichnet oder gemalt haben; bis in die deutschen oder flandrischen Seehäfen sind sie nicht gekommen, hier ist keine derartige Karte ausgeführt worden. Zwar finden sich Spuren handschriftlicher Karten vom Norden Europa's schon früh im 15. Jahrhundert, doch von den Karten selbst ist nichts erhalten. Es lässt sich nicht einmal angeben, welchem Volke diese Karten zuzuschreiben wären. Jedenfalls haben sich in Bezug auf die Entdeckungen in der neuen Welt deutsche Fachleute nicht an der Kunst und Industrie des Kartenzeichnens betheiligt.

Auch das, was die Grosshändler von Augsburg, die Fugger und Welser, in Südamerika unternommen haben, fällt nicht ins Gewicht, wenn man es nur nach der Seite der Entdeckungen abwägt, so merkwürdig auch die Kriegszüge deutscher Ritter in den Tropenländern Venezuela's sein mögen.

In allen diesen genannten Richtungen suchen wir nach einer hervorragenden Leistung oder Theilnahme deutscher Männer vergebens. Unmittelbar greifen sie in den Gang der Ereignisse, wodurch die neue Welt entschleiert wurde, nicht ein. Trotzdem ist der Einfluss des deutschen Geistes in dem Zeitalter der grossen Entdeckungen nicht zu unterschätzen. Und wenn Deutschland an der Säkularfeier der Entdeckung Amerika's theilnimmt, so kann es mit vollem Fug und Recht dabei auf eine Seite seiner Thätigkeit hinweisen, die in mancher Beziehung massgebend gewesen ist, namentlich für die wissenschaftliche Verarbeitung des durch die Seevölker gewonnenen neuen, reichen Materials für die Kenntniss der Erdoberfläche.

Die Deutschen sind die Vertreter der Wissenschaft und die emsigsten Verbreiter aller neuen Nachrichten von den neugefundenen Inseln, wie es damals hiess, gewesen.

Die Erdkunde kam durch die Deutschen nach langer trüber Zeit zu einer neuen Blüthe. Auch die Kosmographie, wie man damals die Geographie benannt, erlebte ebenso wie die Kunst ihre Renaissance. Und wenn der Anstoss dazu auch, wie bei der Kunst von Italien ausging, so gedieh die neue Wissenschaft doch am glänzendsten in deutschen Landen. Es liegt ein Hauch griechischen Geistes über dieser Zeit. Empfänglich für die nothwendigen wissenschaftlichen Grundlagen und mit Verständniss die griechischen Lehren weiter fördernd, zeigten die deutschen Kosmographen auch dieselbe Beweglichkeit des Geistes und denselben Schwung der leicht erregten Phantasie in dem Aufbau neuer Theorien für die Ländervertheilung auf der neu enthüllten Erdseite. Dieses sich manchmal überstürzende Treiben, die bekannten Welttheile mit den unbekannten, allmählich auftauchenden Gebieten zu Ländergemälden zu verknüpfen, erinnert an die alexandrinische Zeit, als durch die in ungeahnte Weiten dringenden Eroberungszüge des grossen makedonischen Königs das Licht der Forschung mit einem Male über so ausgedehnte Länderräume des fernen Ostens fiel, dass das bisher Bekannte gering dagegen erscheinen musste.

Zu viel Licht blendet. Das lehrt uns auch die Geschichte der Renaissance deutscher Kosmographie bedenken. Was an neuen Ereignissen durch rasch hergestellte Flugblätter verbreitet wurde, was unter der Hand, heimlich an Kartenmaterial, wie es nach den Originalaufnahmen der Piloten kopirt war, erworben werden konnte, wurde nicht als Baustein behandelt und ohne Zusatz in Kupferstich oder Holzschnitt vervielfältigt, sondern unterlag erst den Theorien und Lehrmeinungen der Zeit und

erhielt darnach erst seine Umgestaltung. Welche mannichfachen Bilder hat nicht allein der Wahn einer mittelamerikanischen Meerenge geschaffen! Diese Meeresstrasse hat, wie das in den vorhergehenden Abschnitten mehrfach betont ist, Jahrzehnte lang die romanischen Seeleute in Athem gehalten, und bei den deutschen Geographen immer neue Bilder Amerika's erzeugt. Und diese Bilder haben wieder ihren Einfluss auf die Richtung wichtiger Expeditionen zur See geübt.

Das merkwürdigste Beispiel dafür bietet die Fahrt Magalhaens'. Ein in Spanien ansässiger Agent berichtet nach seiner Heimath über eine neue Entdeckung. Man sieht aus der etwas verworrenen Erzählung nicht, wohin die Expedition gelangt ist, noch wer sie geführt hat. Es scheint, sie hat eine Meerenge passirt.

Dieser Bericht kommt nach Deutschland, wird fehlerhaft ins Deutsche übertragen, als eine „neue Zeitung aus Brasilien", und gibt einem deutschen Gelehrten in Nürnberg den Stoff, auf einem von ihm entworfenen Globus das südamerikanische Land, ähnlich, wie wir es kennen, nach Süden spitz zulaufen zu lassen und vor der Spitze eine Meeresstrasse anzugeben, die im Süden vom sogen. unteren Brasillande wieder begrenzt wird — ein reines Phantasiegemälde. Und ein solches Weltbild findet sich an Bord des ersten Erdumseglers, der durch die Karte um so mehr in seiner eignen Ueberzeugung bestärkt wird, dass es südlich von Brasilien eine Meerenge geben müsse, durch die man in die von Balboa entdeckte Südsee gelangen könne.

Es hat eine gewisse Berechtigung zu sagen, dass auch solche Auswüchse ihre Früchte getragen haben. Doch wird auch der einsichtige Leser nach solchen einzelnen Erscheinungen nicht den Charakter der ganzen wissenschaftlichen Arbeit jener Zeit bemessen. Man wird sie ohne Vorurtheil abschätzen lernen, wenn man sie bis auf ihre Keime zurückverfolgt.

Die deutsche Wissenschaft knüpfte an den letzten grossen griechischen Astronomen und Geographen Klaudius Ptolemäus an, dessen Blüthezeit in die Mitte des 2. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung fällt. Die Kenntniss der griechischen Sprache war im Mittelalter fast völlig im Abendlande verloren gegangen, Ptolemäus war gänzlich unbekannt geworden, und erst als Giacomo d'Angelo de Scarperia 1409 oder 1410 eine Uebersetzung ins Lateinische vollendet hatte, feierte die griechische Astronomie und Geographie ihre Auferstehung, und Ptolemäus wurde wieder für 200 Jahre der Lehrmeister des Abendlandes.

Der erste deutsche Gelehrte, der mit jugendlicher Begeisterung der neuentflammten Leuchte griechischer Weisheit folgte, war Georg Peur-

bach (1423—61), der seine Begeisterung auch auf seinen grossen Schüler Johannes Müller von Königsberg (in Franken) oder Regiomontanus (1436—76) zu übertragen wusste. Die Astronomie und Mathematik galten ihnen als die nothwendigen Grundlagen für die wissenschaftliche Kosmographie, deren wichtigste Aufgabe in der astronomischen Ortsbestimmung bestand, ohne die keine richtige Karte entworfen werden konnte. Da nun die Geographie des Ptolemäus neben den überlieferten Karten hauptsächlich aus Ortsbestimmung bestand, so wurden diese seine Angaben zunächst beibehalten; aber man machte im eignen Lande selbst neue Ortsbestimmungen, namentlich für die wichtigsten Städte, und war dann bald in der Lage, die Angaben des Griechen, der besonders für Deutschland, wohin er nie gekommen war, seine Längen- und Breitenangaben nur aus den durch Reisende übermittelten Entfernungen der Orte voneinander berechnet oder abgeschätzt hatte, vielfach zu verbessern. Dass auch die von Ptolemäus gegebene Darstellung Deutschlands voll Fehler steckte, musste dem unbefangenen Beobachter sofort auffallen; allein man war doch nicht gleich in der Lage, ein neues Bild des Landes entwerfen zu können, wenn man auch einzelne Striche verbessern mochte. Schon Peurbach hat sich mit dem Entwerfen von Karten beschäftigt, und seinem Schüler Regiomontan verdanken wir neue Ortsbestimmungen. Jedenfalls unter diesen Anregungen entstand die erste neue kartographische Darstellung von Deutschland[1]). Sie rührt von dem berühmten Kardinal Nicolaus Cusanus (1401—1464) her, der mit Vorliebe mathematische Studien trieb und mit dem grössten italienischen Gelehrten der Zeit, Toscanelli, bekannt und befreundet war. Dass Toscanelli's Karte des Oceans die Richtung der ersten Westfahrt übers Weltmeer unter Kolumbus bestimmt hat, ist im zweiten Abschnitte bereits ausführlich dargelegt worden.

Nun trat um die Mitte des Jahrhunderts oder etwas später noch ein anderes Moment hinzu, wodurch das Studium des Ptolemäus erleichtert und noch mehr verbreitet wurde. Ein deutscher Benediktinermönch, den man bisher allgemein unter dem Namen Nicolaus Donis kannte, der aber in seiner lateinischen Namensform Dominus Nicolaus Germanus hiess, befasste sich in Italien damit, sorgfältige Abschriften der lateinischen Uebersetzung des Ptolemäus anfertigen zu lassen und diese mit verbesserten Ptolemäischen Karten in Kegelprojektion zu versehen. Es währte auch nicht lange, dass sich die Buchdruckerkunst

[1]) Vergl. meinen Aufsatz: „Ein Jubiläum der deutschen Kartographie“ (Globus Bd. 60 Nr. 1).

des Textes und der Karten bemächtigte und dadurch um so mehr für die Verbreitung der nun Mode werdenden kosmographischen Studien sorgte. Nicolaus Germanus starb wahrscheinlich schon 1482, doch hat er noch die gedruckten Ausgaben des Ptolemäus gesehen.

Unabhängig von Ptolemäus und doch auch durch die Arbeiten Toscanelli's mit dem griechischen Kosmographen, wenn auch nur mittelbar in Verbindung stehend, wurde, 10 Jahre nach dem Tode des Benediktiners, in Nürnberg der erste noch erhaltene Globus durch Martin Behaim entworfen. Es ist jedenfalls nicht der erste Versuch, ein Abbild der Erdoberfläche in Kugelgestalt zu geben; denn schon Toscanelli hatte in seinem Briefe an den Beichtvater des portugiesischen Königs davon gesprochen, dass man eigentlich auf einem Globus noch viel anschaulicher als auf einer platten Karte nicht bloss die Möglichkeit, sondern auch die Vortheile einer Westfahrt nach Asien darlegen könne; aber von diesen früheren Arbeiten hat sich nichts erhalten. Und somit bleibt dem deutschen Ritter in portugiesischen Diensten die unbestrittene Ehre, den ältesten noch erhaltenen „Erdapfel" geschaffen zu haben.

Seinem verzerrten Bilde des Mittelmeeres liegt unzweifelhaft die Auffassung des Ptolemäus zu Grunde; aber für Afrika, das damals schon über das Kap der guten Hoffnung bekannt geworden war, standen ihm die neuesten portugiesischen Karten, sowie seine eigene Entdeckungsfahrt bis fast nach Angra Pequena zur Verfügung, und für Ostasien stützte er sich auf die Darstellung Toscanelli's.

Diese asiatische Seite seines Weltbildes hat noch Jahrzehnte lang die Kartographie von Amerika beeinflusst.

Peurbach und Regiomontan, Nicolaus Germanus und Martin Behaim haben zwar, da die drei zuerst genannten schon aus dem Leben geschieden waren, bevor Kolumbus seine folgenschwere Fahrt begann, keinen direkten Einfluss auf die wissenschaftlichen Auffassungen der neuen Zeit haben können; aber auf den von ihnen geschaffenen Grundlagen bauten die geographischen Nachfolger weiter, und schufen damit eine Reihe von Werken, deren Gehalt das ganze Jahrhundert in kosmographischen Fragen beeinflusste.

Und diese Werke entstanden nicht an einem Orte, verdankten ihre Entstehung nicht einem einzigen Mittelpunkte, sondern traten in verschiedenen Gegenden des deutschen Landes zu Tage.

Am merkwürdigsten ist der erste Brennpunkt am Ostfusse des Wasgenwaldes, im Quellgebiet der Meurthe, in dem Städtchen St. Dié. Hier sammelte sich in dem alten deutschen Herzogthume Lothringen um

den Herzog René II. († 1508) eine Reihe junger Gelehrter französischer und deutscher Abkunft.

Ihre Thätigkeit bestand in Verbreitung der Nachrichten über die neuen Entdeckungen, in Uebersetzungen, kurzen kosmographischen Uebersichten (geogr. Leitfaden), im Entwerfen von Karten und Globen, und endlich wagten sie sich an die Herausgabe eines Ptolemäus. So bescheiden und engbegrenzt diese Arbeiten erscheinen, so waren sie doch keineswegs gering zu schätzen und übten einen über alle Erwartung grossen Einfluss.

Unter den Gelehrten von St. Dié sind nun besonders zu nennen Walther Lud, Matthias Ringmann und Martin Waldseemüller.

Walther Lud (1448—1527) stammte aus Pfaffenhofen im Unterelsass, er war Kanonikus von St. Dié, Sekretär des Herzogs René und schuf unter der Aegide seines Herrn das Gymnasium zu St. Dié, dessen Seele er war. Wenn er auch nicht selbst auf geographischem Felde besonders produktiv war, so hat er doch, reichbemittelt, manche Arbeit angeregt, möglicher Weise sich auch einen Theil des Ruhmes fremder Werke angeeignet. Matthias Ringmann († 1511) war gleichfalls ein Elsässer; weil er aus einem Thale des oberen Wasgenwaldes stammte, nannte er sich Vogesigena, ausserdem führte er den humanistischen Namen Philesius. Als Student weilte er im Hause des Dominikaners Fra Giovanni del Giscondo aus Verona, der, wie Walther Lud sagte, in Venedig als Baumeister fungirte[1]), und, mit Vespucci befreundet, den Brief des Reisenden über seine dritte Entdeckungsfahrt ins Lateinische übersetzte und drucken liess. Nach dieser Uebersetzung gab nun Ringmann in Strassburg 1505 eine neue Ausgabe unter dem Titel De ora antarctica heraus und deutete in den begleitenden Versen darauf hin, dass Vespucci, für den er seit seinem Aufenthalt in Italien schwärmte, ein bisher ganz unbekanntes Land entdeckt habe, von dem selbst Ptolemäus keine Ahnung gehabt habe. Hier liegen die Keime des Namens Amerika. Ringmann wurde dann an das Gymnasium von St. Dié berufen.

Der dritte und bedeutendste jener Stadt, Martin Waldseemüller, oder Waltzemüller (latinisirt Hylacomilus), war etwa 1481 zu Freiburg im Breisgau geboren und war zugleich mit Ringmann am Gymnasium, aber auch an der durch Lud gegründeten Druckerei thätig.

[1]) W. Lud (Speculi orbis succincti, 4 fol., Strassburg — ein Exemplar im britischen Museum) sagt von der dritten Reise Vespucci's: per Jocundum Veronensem, qui apud Venetos architecti munere fungitur, ex Italico in Latinum sermone verso.

Nun erhielt der Herzog etwa im Jahre 1506 einen aus dem Italienischen ins Französische übertragenen Bericht Amerigo Vespucci's über seine sog. vier Schiffahrten, der ursprünglich an Vespucci's Freund Pietro Soderini in Florenz gerichtet war. Jean Busin bekam zunächst den Auftrag, den französischen Text in die Gelehrtensprache, ins Lateinische, zu übersetzen. Dann schrieb Waldseemüller dazu seine Einleitung in die Kosmographie. Das Ganze wurde 1507 in der Druckerei zu St. Dié gedruckt und dem deutschen Kaiser Maximilian gewidmet. Diese Dedikation spricht es deutlich aus, dass die Herausgeber sich als Angehörige des Deutschen Reiches betrachteten.

Dieses kleine bescheidene Heftchen in Quartformat, gewöhnlich unter den Anfangsworten des Titels als

Cosmographiae introductio

aufgeführt, nimmt in der Amerikaliteratur einen sehr hohen Rang ein, und wird, da es nur noch wenige Exemplare giebt, mit der hohen Summe von 3000 Mark bezahlt, weil der Verfasser Waldseemüller darin, vermuthlich den Gedanken Ringmann's, dass Amerigo Vespucci der Entdecker sei, weiter entwickelnd, zum ersten Male den Vorschlag macht, der bald allgemeinen Beifall fand, die neue Welt Amerika zu nennen.

Diese Stelle des Buches ist so merkwürdig, dass sie es verdient auch in dieser Schrift in ihrem genauen Wortlaute und mit genauer Beachtung der Zeilen wiedergegeben zu werden.

Sie findet sich auf der Rückseite des 15. Blattes der Kosmographie und lautet so:

Nunc vero & hae partes sunt latius lustratae / & alia
quarta pars per Americum Vesputium (ut in sequenti
bus audietur) inventa est / quam non video cur quis
iure vetet ab Americo inventore sagacis ingenii vi
Ame- ro Amerigen quasi Americi terram / sive Americam
rica dicendam: cum & Europa & Asia a mulieribus sua
sortita sint nomina. Ejus situm & gentis mores ex his bi
nis Americi navigationibus quae sequentur liquide
intelligi datur.

„Nun sind aber auch diese Erdtheile (der alten Welt) genauer erforscht, und ein anderer vierter Theil ist durch Amerigo Vespucci, wie aus dem Folgenden zu ersehen ist, entdeckt worden. Ich sehe darum nicht ein, warum man nicht mit vollem Rechte diesen Theil nach seinem Entdecker Amerigo, einem Manne von grossem Scharfsinn, Amerige,

gleichsam Amerigo's Land oder America nennen sollte; haben doch auch Europa und Asien ihre Namen von Weibernamen erhalten. Seine Lage und die Sitten des Volkes sind in den folgenden vier Schiffahrten Amerigo's ausführlich beschrieben."

Um diese Zeit entwarf Waldseemüller wahrscheinlich auch einen kleinen Globus in zwölf Kugelsegmenten. Ein Abdruck des Holzschnittes hat sich erhalten und befindet sich in der Bibliothek des Fürsten von Liechtenstein zu Wien. Gallois hat in seinem verdienstlichen Werke (Les géographes allemands de la renaissance. Paris 1890) eine Kopie davon gegeben. Während Ostasien, wenn auch in einfachen Umrissen, noch ganz nach Behaim's Globus gezeichnet ist, tritt uns die neue Welt in eigenartiger Auffassung entgegen. Es wird nämlich der nördliche vom südlichen Theile etwa unter dem 15.° n. Br. durch eine Meeresstrasse getrennt, die so lange gesuchte Durchfahrt nach Asien, die hier geradeswegs auf das dicht dahinter liegende Japan (Zipagri) führt. Von Südamerika waren damals nur die Nord- und Ostküsten bekannt, trotzdem hat Waldseemüller dieses Land auch im Westen mit einer ziemlich in gleicher Richtung wie die Ostküste laufenden festen Grenze versehen, wodurch eine Gestalt gebildet wird, die an das australische Wurfholz, den Bumerang, erinnert. Von Nordamerika sind nur einige phantastische Linien als Ostküste angegeben und davor die beiden namenlosen Inseln Kuba und Haiti. Die ganze neue Welt trägt nur einen einzigen Namen und zwar mitten in seinem südlichen Theile, und dieser Name lautet Amerika.

Wir haben demnach hier die älteste Karte mit diesem Namen vor uns. Waldseemüller hat also im Jahre 1507 nicht bloss den Namen Amerika vorgeschlagen, sondern ihn auch sofort auf dem Globus praktisch angewendet. Und dieses Bild der Neuen Welt wurde einige Jahre später von dem Franzosen Ludovicus Boulenger in Kupfer nachgestochen. Seine Kugelsegmente tragen den Titel, den Waldseemüller für seinen Globus nur in einer Epistel an Ringmann 1508 angeführt hatte: Universalis cosmographie descriptio tam in solido quam plano. Auch bei Boulenger findet sich in dem südlichen Stücke der neuen Welt der Name Amerika, mit dem Zusatze noviter reperta, d. h. „in kurz vergangenen Zeiten erfunden", wie man es damals übersetzt haben würde.

Waldseemüller blieb nicht lange in St. Dié. Er hatte unter der Eifersucht seiner Kollegen zu leiden, die ihm seine literarische Ehre schmälern wollten. Aus einer sorgfältigen Textvergleichung der vier Ausgaben, die von seiner cosmographiae introductio allein im Jahre 1507 er-

schienen, geht hervor, dass man versuchte, Waldseemüller's Namen aus der Schrift auszumerzen. Man beseitigte seine mit „ich" eingeführten persönlichen Bemerkungen und setzte dafür ein „wir", womit man auf das Gymnasium hinzielte. Schon in der Vorrede hatte er über die Machinationen seiner Neider geklagt und den Kaiser gebeten, ihn dagegen zu schützen. Diese Bemerkung wurde unterdrückt.

Waldseemüller ging nach Strassburg und gab 1508 in der weitverbreiteten Margarita philosophiae von Gregor Reisch, einer Art Encyklopädie der Wissenschaften, als Anfang zum sechsten Buche einen Abriss der Architektur und Perspektive heraus, und fügte noch eine Epistel an seinen Freund Ringmann hinzu, in der er schreibt, er habe St. Dié verlassen und sei nach Strassburg gezogen, weil man ihm dort seine Ehre nicht habe zu Theil werden lassen für seine mühevolle Arbeit; Andere hätten sich sein Verdienst zugeschrieben. Und doch habe er allein ein Weltbild als Karte und Globus entworfen und drucken lassen. Hier gebraucht er die Ausdrücke „cosmographiam universalem tam solidam quam planam", die wir auf dem Globus Boulenger's gefunden haben.

Eine andere grosse Unternehmung, die auch schon in St. Dié geplant und angefangen worden war, fand ebenfalls in Strassburg ihren Abschluss: eine neue Ausgabe des Ptolemäus. Ringmann war zu dem Ende noch einmal nach Italien gegangen, um einen griechischen Text zu erwerben; es sollte hauptsächlich eine genaue Prüfung der griechischen Zahlzeichen im Texte vorgenommen werden; es handelte sich aber auch darum, in einem Supplementum nicht bloss die Entdeckungen in der neuen Welt und in Afrika zu geben, sondern auch neue berichtigte Darstellungen von den Ländern Europa's zu bieten. Hier lag vor Allem das Arbeitsfeld Waldseemüller's. Als nun aber der Herzog René schon 1508 starb und die für das grosse Unternehmen erforderlichen Mittel versiegten, wurde die Fortsetzung der Arbeit von zwei Elsässern, Oessler und Uebelin, übernommen und in Strassburg zu Ende geführt. Dabei musste Waldseemüller wieder die Kränkung erfahren, dass sein Name gar nicht genannt wurde, wie auch Walther Lud nicht erwähnt und Ringmann nur gelegentlich namhaft gemacht wurde. Indessen wissen wir von dem Herausgeber einer späteren Auflage (1522), von Laurentius Fries, dass Waldseemüller die neuen Karten entworfen hat. Das lange vorbereitete Werk erschien endlich im Jahre 1513 zu Strassburg bei Schott als ein stattlicher Folioband unter dem Titel:

Claudii Ptolemei
viri Alexandrini
Mathematice discipline Philosophi
doctissimi
Geographie opus nouissima traductione e Greco-
rum archetypis castigatissime pressum.

Durch die Karten Waldseemüller's ist sie eine der geschätztesten Ptolemäus-Ausgaben, von der der berühmte Kenner dieser Literatur, dem wir auch eine Monographie über Waldseemüller verdankten, d'Avezac, schreibt: „Ce magnifique volume, signalé comme rare et même comme très-rare, existe cependant en général dans les grandes bibliothèques."

Unter den zwanzig modernen Karten fesselt uns gleich das erste Folioblatt der „Orbis typus universalis juxta hydrographorum traditionem." Also eine neue Weltkarte, nicht nach Ptolemäischer Auffassung, sondern nach der Vorlage von neuen Seekarten gezeichnet. Selbstverständlich beziehen sich diese Aufnahmen nicht auf Nordeuropa, wo über das ungestaltete Skandinavien hinweg die an Europa gefesselte Halbinsel Grönland wie eine langausgestreckte Zunge weit nach Südwesten fast bis zu den von Cortereal entdeckten Gestaden, also etwa bis nach Neufundland reicht. Auch lagen noch keine hydrographischen Aufnahmen für Ost- und Südostasien — von Nordasien zu geschweigen — vor; wohl aber konnten für alle Länder am Mittelmeer, für ganz Afrika und für Südwestasien bis zum Ganges die Seekarten benutzt werden. Und endlich sehen wir im Westen des Atlantischen Oceans den plumpen tropischen Theil der neuen Welt nebst den Inseln Isabella (Kuba) und Spagnolla (Haiti) aus dem Meeresschosse auftauchen[1]).

Für Amerika allein ist die zweite Karte noch wichtiger, sie ist tabula terre nove betitelt und giebt ein getreues Abbild der bis 1504 entdeckten Küsten der neuen Welt auf Grundlage portugiesischer Seekarten, denn die Zeichnung und Nomenklatur stimmt mit den neuerdings bekannten Karten Cantino's und Canerio's von 1502 überein. Die Darstellung weicht von Waldseemüller's eigener Auffassung, wie er sie 1507 auf seinem Globus zum Ausdruck gebracht hatte, wesentlich ab. Nord- und Südamerika bilden hier eine zusammenhängende, nicht durch eine Meeresstrasse geschiedene Landmasse. Aber da für diesen mittleren Theil, dessen südliche Strecke Kolumbus auf seiner vierten Reise befahren hatte,

[1]) Eine verkleinerte Kopie dieser Karte habe ich in meinem „Zeitalter der Entdeckungen" (Berlin 1881) zu S. 6 gegeben.

zuverlässige Vorlagen fehlten, so ist diese Mitte ohne Namen für die Einzelheiten der Flüsse, Baien, Berge und Inseln geblieben. Auch fehlt der Name Amerika. Dafür lesen wir terra incognita und daneben die dem Inhalte nach richtige Legende: Hec terra cum adiacentibus insulis inventa est per Columbum januensem ex mandato Regis Castelle. (Dieses Land nebst den anliegenden Inseln ist auf Befehl des Königs von Kastilien durch den Genuesen Kolumbus entdeckt worden.) Befremdend klingt daneben die in der Vorrede ad lectorem (an den Leser) gerichtete Bemerkung der Herausgeber, dass diese Seekarte von dem Admiral Sr. Majestät des Königs Ferdinand von Portugal an den Herzog René gelangt sei. In Portugal herrschte damals bekanntlich Manuel, in Spanien Ferdinand[1]).

Unter den folgenden Karten sind dann noch von hervorragender Wichtigkeit die beiden Karten von Nord- und Südafrika, denn hier, namentlich auf dem zweiten Blatte, haben wir eine der ältesten Darstellungen der Fahrt Vasco da Gama's nach Indien. Die Karte muss nach portugiesischen Seekarten, die sich nicht erhalten haben, gemacht sein. Und der Hinweis in der Vorrede auf einen Admiral des Königs von Portugal, von dem die Herausgeber Karten erhalten haben, könnte sich auf diese Karte beziehen.

Jedenfalls muss diese Ptolemäusausgabe Aufsehen gemacht haben und bald vergriffen worden sein, weil 1520 schon eine neue Auflage mit den nämlichen Karten folgte und andere Nachbildungen 1522, 1525 in Strassburg, 1535 zu Lyon und 1541 zu Vienne erschienen. So blieb denn diese Ausgabe bis 1540 maassgebend, und es verdient hervorgehoben zu werden, worauf Gallois in seinem oben angeführten Buche aufmerksam macht, dass zwischen 1511 und 1548 keine italienische Ptolemäusausgabe ans Licht trat, obwohl doch die in Italien hergestellten, in Kupfer gestochenen Karten das durch den Holzschnitt gelieferte rohe Bild eines Landes weitaus übertrafen. Die deutschen Ausgaben lieferten aber nur Holzschnitte.

Neben dieser ersten Gelehrtengruppe, die man die elsass-lothringische nennen könnte, sind zu gleicher Zeit einzelne Männer aus verschiedenen Theilen Deutschlands zu nennen, vor allen Johann Ruysch. Sein Name

[1]) Die Weltkarte, die der weitverbreiteten Margarita philosophica von Gregor Reisch (Strassburg 1515) beigegeben ist, ahmt die Umrisse der oben beschriebenen Karte genau nach, ohne die Einzelheiten wiederzubringen. Nur eine befremdliche Neuerung findet sich in Nordamerika, die räthselhafte Inschrift Zoana mela. Dass darin der Name der Insel Cuba, die Kolumbus Juana getauft hatte, und in dem Zusatz Mela das Bruchstück einer Stelle aus Jobst Ruchamer's „Newe unbekannte Land“ steckt, hat Wieser ausführlich nachgewiesen in seinem Aufsatze Zoana Mela (Zeitschr. f. wiss. Geogr. V. 1).

weist uns nach den Niederlanden, wo eine gleichnamige Familie schon im 13. Jahrhundert nachweisbar ist. Dass Johann Ruysch nach Deutschland (im Sinne des 16. Jahrhunderts) gehört, beweist der Zusatz hinter seinem Namen „Germanus"; und wir wissen weiter von seinen Lebensumständen nur, dass er eine Seefahrt von Südengland nach der Ostküste Amerika's gemacht hat. Wir dürfen ihn demnach als einen praktischen Seemann bezeichnen. Halten wir nun daneben, dass wir ihm eine sehr wichtige Weltkarte verdanken, die in dem zu Rom 1508 gedruckten Ptolemäus als Kupferstich in Folio unter dem Titel: Universalior cogniti orbis tabula ex recentibus confecta observationibus erschien, eine Weltkarte, in der Ruysch ganz neue Bahnen in Bezug auf die Auffassung und Projektion einschlug, so müssen wir in Ruysch eine glückliche Verbindung des praktischen Seemannes mit dem gelehrten Geographen erkennen.

Nordenskiöld hat in seinem Facsimileatlas nicht bloss auf Tafel XXXII eine getreue Nachbildung der Weltkarte gegeben, sondern auch die hohe Bedeutung dieser Karte ausführlich dargelegt (S. 64 u. ff.). Er bezeichnet darin diese Karte als eine Epoche in der Entwicklung der Kartographie. Es ist nämlich die erste gedruckte Weltkarte, auf der die Entdeckungen der Portugiesen um Afrika nach Indien bis zum Jahre 1507 dargelegt sind, wie aus einer Legende bei Taprobana (Ceylon) hervorgeht. Indien erscheint richtig als dreieckige Halbinsel, entgegen der Auffassung des Ptolemäus, der die Halbinselnatur völlig verkannt und unterdrückt hatte. Soweit die neuen Entdeckungszüge bereits bis 1508 gegangen sind, sucht Ruysch deren Ergebnisse zu verwerthen. Nun ergiebt aber eine genaue Prüfung der Zeichnung der neuen Welt, dass unserem Kartographen die spanischen Aufnahmen in Amerika lange nicht in dem Maasse zur Verfügung gestanden haben, als die portugiesischen über Afrika und Indien, und es haben daher die auf die Fahrten Vespucci's folgenden Entdeckungen nicht eingetragen werden können. Daher ist ausser Südamerika, das in richtiger Gestalt und Lage gegeben ist, kaum noch ein anderes Gebiet in Westindien oder Nordamerika befriedigend dargestellt. Die Darstellung Cuba's verräth, dass dem Verfasser nichts bekannt geworden ist, was später als die zweite Reise des Kolumbus fiel. Von Mittelamerika, das Kolumbus auf seiner vierten Fahrt entdeckte, hat Ruysch noch keine Kunde. Seine eigene Fahrt wird von England aus nach den Fischgründen von Neufundland gegangen sein. Da er, der Idee des Kolumbus folgend, Haiti für Japan hält, so hat er diese Insel in der Nähe Ostasiens nicht noch einmal wiederholt; dagegen gehören nach seiner Vorstellung Neufundland und Grönland als feste Bestandtheile, nicht als

Inseln zu Ostasien, das im weiter südlichen Küstenverlauf sich noch an Toscanelli anlehnt.

Gewissermassen den Text zu der eben besprochenen Weltkarte lieferte in demselben Jahre der „wirdige und hochgelarthe Herr Jobst Ruchamer, der freyen Künste und Artzenneien Doctor“, indem er eine Sammlung von Reiseberichten über die Entdeckungen der Portugiesen auf dem Wege nach Indien und der Spanier in Amerika, die ein Jahr zuvor in Italien erschienen war, ins Deutsche übertrug, auch mit Zusätzen versah und damit das erste, dem Volk zugängliche Werk über die neuen Entdeckungen in deutscher Sprache schuf. Dass seine Arbeit Beifall fand, beweisen die wiederholten Auflagen in demselben Jahre. Der vielversprechende Titel lautet: „Newe unbekannthe landte Und ein Newe weldte in kurtz verganger Zeythe erfunden.“ Der naive Ton, den wir schon im Titel anklingen hören, geht durch das ganze Buch. Ruchamer übersetzt nicht bloss den laufenden Text, sondern auch die Eigennamen, und so wird dann aus dem Spanier Alonso Niño „der Schwartze“, aus Lorenzo de Medicis „Laurentz Artzt“ und aus Christofero Colombo, dem Entdecker der neuen Welt, ein „Christoffel Dawber“ (Tauber). Aus einem admirante del mar (See-Admiral) machte er einen „wunderer des meres“. Als Beispiel seiner naiven Art des Vortrages mag hier noch die Charakteristik Colons angeführt werden. „Dieser Christoffel Dawber von Jenau was ein manne lang und gerade, was grosser Vernunft, hatte ein lang angesicht.“ Ruchamer's Werk ist in Nürnberg gedruckt. Damit haben wir die Stadt erreicht, die für längere Zeit in Kosmographie und Geographie für Deutschland und darüber hinaus den Ton angab.

Nürnberg war für diese humanistischen Studien schon durch den Aufenthalt Regiomontan's gewonnen, der nicht nur als Lehrer der Astronomie und Mathematik glänzte, sondern auch durch Herstellung astronomischer und mathematischer Instrumente eine Eigenthümlichkeit der Nürnberger Schule begründete, die Pflege der praktischen Mechanik. Sein Schüler Martin Behaim entwarf hier seinen ersten Globus. Unter den Nürnberger Patriziern wurde zuerst für derartige Studien und Arbeiten Bernhard Walter (1430—1504), gleichfalls ein Schüler Regiomontan's und später sein Mitarbeiter, gewonnen, sowie später Wilibald Pirkheimer (1470—1530), der nicht bloss eine Beschreibung Deutschlands entwarf, sondern auch eine revidirte Ausgabe des Ptolemäus 1525 besorgte. Ruchamer war mit Pirkheimer befreundet, und wiederum

schloss sich Johannes Schöner (1477—1547) aus Karlstadt in Franken an Walter an. Schöner, der Mathematik, Medizin und Theologie studirt hatte und später, als er sich für Luther's Lehre erklärt hatte, auf Empfehlung Melanchthon's eine Stelle am Nürnberger Gymnasium erhielt, hat über zwanzig Jahre lang einen bedeutenden Einfluss auf die Kartographie der neuen Welt ausgeübt, indem er, den geographischen Entdeckungen folgend, eine Anzahl von Globen entwarf und meistens mit einem erläuternden Texte versah. Die zwölf Kugelsegmente des Weltbildes wurden in Holz geschnitten und gedruckt und wurden dann auf eine Gyps- oder Holzkugel geklebt. Wie viele Globen Schöner geschaffen, lässt sich nicht genau angeben, da in den letzten Jahren die meisten erst wieder aufgefunden oder als Schöner's Arbeit nachgewiesen sind. Nur einer von diesen Erdäpfeln, der von 1520, ist benannt und mit der Jahreszahl versehen. Die übrigen werden nach dem Charakter der Arbeit und nach der Weltanschauung, die uns in der Zeichnung namentlich der neuen Welt entgegen tritt, für Schöner's Werke erklärt. Die ganze Art der wissenschaftlichen Behandlung und des geschäftlichen Betriebes erinnert an Waldseemüller, der zu seinem Globus auch ein gedrucktes Begleitwort herausgab.

Schöner lehnt sich entschieden an seinen elsässer Vorgänger an, dessen Texte er oft wörtlich in seine Schriftchen hinübernahm.

Der älteste Globus, der vermuthlich unserem Kosmographen angehört, stammt aus der Zeit von 1511—1515. Charakteristisch für alle seine plastischen Weltbilder ist die Dreiecksgestalt Südamerika's, aber in vollerer Form als bei Waldseemüller, ferner die mittelamerikanische Wasserstrasse, die dürftigen Anzeichen eines nordamerikanischen Erdtheils und auf den Arbeiten von 1515 an das grosse unbekannte Südland. Der älteste Globus, dessen Holzschnittblätter Nordenskiöld wieder aufgefunden und in seinem Facsimileatlas Tafel XXXVII gegeben hat, trägt schon alle diese Merkmale mit Ausnahme des Südlandes.

Dann folgt ein Globus in der Sammlung des Fürsten von Liechtenstein in Wien vermuthlich aus dem Jahre 1513. Die westliche Hemisphäre hat Gallois (a. a. O.) Tafel III abgebildet.

Dann folgen die Globen, auf denen das unbekannte Südland erscheint. Die eine dieser Weltkugeln befindet sich in Frankfurt. Professor Wieser in Innsbruck hat sie zuerst als ein Werk Schöner's erkannt. Die andere etwas abweichende Form findet sich in Paris in der Nationalbibliothek. Zu diesen Werken gehört die älteste erhaltene Schrift: Luculentissima quaedam terrae totius descriptio (Eine sehr klare Beschreibung der ganzen

Erde). Die Auszüge aus Waldseemüller's Cosmographiae introductio fallen leicht in die Augen. Es sei hier nur jener Stelle gedacht, in der Waldseemüller den Namen Amerika vorschlägt. Bei Schöner lautet sie Cap. XI Fol. 60: „America sive Amerigen nouus mundus: et quarta orbis pars: dicta ab eius inventore Americo Vesputio viro sagacis ingenii: qui eam reperit anno domini 1497.

Dass Amerigo Vespucci in seinen vier Schiffahrten seine erste Entdeckungsreise fälschlich ins Jahr 1497 statt 1499 verlegt, ist bereits oben im vierten Abschnitt gesagt worden. Der Irrthum wurde aber durch die elsässer und Nürnberger Kosmographen verbreitet und findet sich schon auf dem ältesten Schöner'schen Globus in der Legende: America nova inventa est 1497.

Das Merkwürdigste aber in der ganzen Darstellung der neuen Welt ist das plumpe Südland, das auf dem Pariser Exemplar noch namenlos, auf dem Frankfurt Brasilie regio heisst und 1520 als Brasilia inferior erscheint. Schöner wurde durch eine Flugschrift dazu bewogen, dieses Phantasiebild zu entwerfen und in seinem Globus aufzunehmen. Es ist ein Flugblatt seltsamster Art[1]), das über eine portugiesische Entdeckungsfahrt nach dem südlichen Amerika handelt, und das von Italien nach Deutschland, vermuthlich durch das Handelshaus der Welser nach Augsburg gelangte und dort in schlechtes Deutsch übertragen und gedruckt wurde; und dabei hat man bis jetzt noch nicht ermitteln können, um was für eine Expedition es sich handelt. Auch ist das italienische Original noch nicht wieder aufgefunden, so dass manche Dunkelheiten der deutschen Ausgabe noch nicht haben sicher gedeutet werden können. Dieses Flugblatt trägt den Titel „Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt“ und erzählt von einer Fahrt nach Brasilien (Presillg), wo unter 40° s. Br. eine Meeresstrasse gefunden sein sollte, die von Osten nach Westen geht. Ja man will sogar auf die andere Seite Amerika's gelangt, dann aber zurückgekehrt sein. Man könnte zunächst an eine Fahrt durch die Magalhaẽsstrasse denken; allein abgesehen von der unrichtigen Breitenangabe für die gefundene Strasse, muss vor Allem betont werden, dass aller Wahrscheinlichkeit nach die Flugschrift 1508 oder 1509 erschienen ist, also volle zehn Jahre vor der Reise Magalhaẽs', dass es sich also um eine frühere Entdeckung der Strasse am Feuerlande handeln müsste, von der wir keine Kenntniss haben. Eine solche Entdeckung ist nun in der That von mehreren Gelehrten ohne genügende Beweise angenommen und es ist behauptet,

[1]) Eine Andeutung ist bereits oben S. 98 bei der Fahrt Magalhaẽ's gegeben.

dass Martin Behaim dieser Entdecker gewesen. Allein auch dafür fehlt der Beweis. Man weiss nur mit Sicherheit, dass Magalhaês eine Karte an Bord hatte, auf der diese Strasse dargestellt war. Dazu würde einfach das Globusbild Schöner's von 1515 genügen, denn hier ist die Strasse gezeichnet.

Flugschrift und Karte sind aber zusammen beachtenswerthe Erscheinungen einer Literatur, die, durch die sich förmlich überstürzenden Erfolge der Entdeckungsreisen angeregt und aufgeregt, kaum noch die nothwendige Ruhe für eine kühl abwägende Beurtheilung zuliess. Das Land südlich der gefundenen Meeresstrasse hatten die Seefahrer das untere Brasilland genannt. Dies führte Schöner auf Grund seines Reiseberichtes, auf den er sich beruft, in die Kartographie ein und erweiterte es später mit anderen phantastischen Auswüchsen, so dass schliesslich das grosse „Unbekannte Südland der niederländischen Schule" daraus entstand, das sich, den ganzen Südpolarring erfüllend, südlich von allen Oceanen hinzog und erst durch Cook's zweite Reise 1472 zerstört und beseitigt wurde.

Der nun folgende Globus Schöner's von 1520 wird in der Stadtbibliothek zu Nürnberg aufbewahrt. Er trägt den Namen des Verfassers und die Jahreszahl. Die Darstellung des Nürnberger Kosmographen, wie sie uns in diesem Weltbilde nur ausführlicher als 1515, aber sonst gleichartig entgegentritt, ist eingehend von Wieser (Magalhaês-Strasse und Austral-Kontinent, Innsbruck 1881) behandelt, auch hat Ghillany schon früher in seinem trefflichen Werke über den Seefahrer Ritter Martin Behaim (Nürnberg 1853) eine grosse Kopie der westlichen Hemisphäre geliefert.

Aus dem Jahre 1523 hat sich wieder ein zum Globus gehöriges Beiwort Schöner's erhalten, das in Form eines Briefes an den Bamberger Kanonikus Reimer von Streitberg von dem Orte Timiripa aus datirt ist. Wir haben unter dieser latinisirten Gestalt den Ort Kircherenbach bei Forchheim zu verstehen, wo Schöner damals als Seelsorger wirkte, ehe er nach Nürnberg berufen wurde, und wo er sich nebenbei mit der Verfertigung von mathematischen Instrumenten und von Erd- und Himmelsgloben beschäftigte, die er selbst druckte und verkaufte.

Der Titel dieser kleinen, nur vier Seiten langen Beilage zum Globus heisst: De nuper sub Castiliae ac Portugaliae Regibus Serenissimis repertis Insulis ac Regionibus Joannis Schöner Charolipolitani epistola et globus geographicus. (Ein Brief und geographischer Globus Johannes Schöner's von Karlstadt über die unter den kastilischen und portugiesischen Königen aufgefundenen Inseln und Länder.)

Im Texte wird ein früherer Irrthum, als ob Vespucci 1497 Südamerika erobert habe, dahin berichtigt, dass Kolumbus 1498 die terra firma zuerst gesehen habe. Dagegen nimmt der Verfasser wieder neue Irrthümer bezüglich der amerikanischen Ereignisse auf, indem er die Eroberung Mexikos durch Corles (sic!) ins Jahr 1515 versetzte und den ersten Erdumsegler Mogellan nannte. Im letzten Falle liegt wohl nur ein Druckfehler vor; im ersten Punkte dagegen, der sich auf Ferdinand Cortes bezieht, schöpfte Schöner aus einer 1522 wahrscheinlich von Sigmund Grimm in Augsburg gedruckten Flugschrift: „Ein Schöne Newe zeytung so Kayserlich Mayestet auß India yecz newlich zukommen seind. Gar hüpsch von den Newen ynseln ynd von yrem sytten gar kurtzweylig züleesen". Endlich benutzte Schöner noch den Brief Maximilian's von Transylvanien, Sekretärs Kaiser Karl's V., an den Erzbischof von Salzburg, datirt von Valladolid am 24. Oktober 1522, in welchem von der Rückkehr des einzigen Schiffes Viktoria aus dem Geschwader Magalhaēs' nach erfolgreicher erster Erdumsegelung berichtet wird.

Lange Zeit galt der zu der Flugschrift Schöner's gehörige Globus für verschollen. Da tauchte 1884 in München bei dem Antiquar L. Rosenthal ein gedrucktes Exemplar der Kugelsegmente eines bisher unbekannten Globus auf, den Wieser für die vermisste Schöner'sche Arbeit erklärte. Er vertheidigte seine Ansicht in einer Abhandlung: „Der verschollene Globus des Johannes Schöner von 1523 (Sitzungsbericht der Kais. Akademie der Wissenschaften in Wien, phil.-histor. Cl. Band CXVII). Allein Nordenskiöld hat dagegen gewichtige Bedenken erhoben, deren Berechtigung ich anerkennen muss. Wenn auch der Globus Nürnberger Arbeit ist, und wenn man auch annehmen darf, dass Schöner, als er seinen Globus entwarf, spanische Karten zur Verfügung hatte, auf denen die Erfolge des Cortes und Magalhaēs zur Anschauung gebracht waren, so weicht doch die ganze Zeichnung der neuen Welt so wesentlich in ihrer Eigenart von den früheren Schöner'schen Formen ab und bringt von Mittel- und Nordamerika eine Auffassung, wie sie erst zehn Jahre später zum Ausdruck kam, dass mir die Darstellung für das Jahr 1523 — ich finde keinen andern Ausdruck — noch zu modern vorkommt. Auch fällt auf, dass nur auf diesem Globus der Name Amerika fehlt, der sonst auf allen Weltbildern Schöner's zu finden ist.

Das letzte Werk unseres Nürnberger Gelehrten vom Jahre 1533 führt den Titel: Joannis Schoneri Carolostadii opusculum geographicum etc. (J. Schöners kleines geographisches Werk, aus den Büchern und Karten verschiedener Verfasser auf das Fleissigste und Sorgfältigste zu-

sammengetragen und einem neu entworfenen Globus angepasst). Der Globus hat sich in einem Exemplar in der Militärbibliothek zu Weimar erhalten. Die südliche Hemisphäre hat Wieser in seinem Werke über die Magalhaësstrasse veröffentlicht (Taf. V). Ueber die Darstellung Nordamerika's bemerkt Humboldt (Kosmos II, 463): „Noch 1533 behauptet der Astronom Schöner, dass die ganze sogenannte neue Welt ein Theil von Asien (superioris Indiae, Ober-Indien) ist, und dass die von Cortes eroberte Stadt Mexiko (Temistitan) nicht anderes sei als die chinesische, von Marco Polo so übermässig gerühmte Handelsstadt Quinsay". Auf dem (angeblichen) Globus von 1523 ist Asien von Amerika durch ein nach Norden zwar schmäler werdendes, aber doch um Nordamerika wieder zum Atlantischen Ocean führendes Meer getrennt. Wäre also dieser Globus von Schöner, dann hätte der Verfasser in dem Zeitraum von zehn Jahren bis 1533 seine Auffassung nicht verbessert, sondern wäre, wie andere Zeitgenossen, einem folgenschweren Irrthum verfallen. Die geographischen Arbeiten Schöners, die einen Zeitraum von etwa 20 Jahren umfassen, gehören einer merkwürdigen Entwicklungsperiode im Zeitalter der Entdeckungen an und spiegeln uns die hin- und herschwankenden Ansichten der Gelehrten über die Land- und Wasservertheilung in den neuentdeckten Regionen in anschaulichster Weise wieder. Während seine älteren Arbeiten entschieden mehr Originalität zeigen, begnügt er sich in seinem letzten Werke mit einer Nachahmung der Karte des französischen Geographen Oronce Finé vom Jahre 1531.

Abhängig von der Auffassung Schöner's ist die Darstellung auf der vielgenannten Weltkarte des Astronomen Peter Apianus (1495 bis 1552) aus Leisnig, der zu der Solinusausgabe Kamer's (Wien 1520) eine in Holz geschnittene Karte entwarf unter dem Titel: Tipus orbis universalis juxta Ptolomei cosmographi traditionem et Americi Vespucci aliorumque lustrationes. Beachtenswerth ist die herzförmige Projektion[1]), der wir hier zuerst bei einer Weltkarte begegnen und die bald sehr beliebt wurde. Für Europa, Nordafrika und Westasien hat er sich an Ptolemäus gehalten. Ostasien und Japan sind nach Behaim gebildet, Amerika findet in den Schöner'schen Karten sein Vorbild; die Inschrift Amerika und der Irrthum, dass das Land 1497 entdeckt sei, ist beibehalten, doch schreibt er die Entdeckung nicht Vespucci zu, sondern benutzt wörtlich eine Legende von Waldseemüller's Karte der neuen Welt: Hec terra

[1]) Diese Entwurfsart hat der Nürnberger Astronom Werner zuerst 1514 vorgeschlagen.

cum adiacentibus insulis inventa est per Columbum Januensem ex mandato regis Castelle. Besondere Eigenthümlichkeiten bezüglich Amerika's zeigt die Karte nicht.

Auch bei Apian finden wir dieselbe Unsicherheit wieder über die Person des Entdeckers der neuen Welt. Während er auf seiner Weltkarte Kolumbus nennt, behauptet er vier Jahre später in seinem Cosmographicus Liber (Landshut 1524, 1529, 1533 u. s. w.), Vespucci sei der Entdecker. Die Worte lauten (Fol. 69): America: quae nunc quarta pars terrae dicitur, ab Americo Vespucio eiusdem inventore nomen sortita at.

Dieser Irrthum pflanzte sich auch noch weiter fort. Wir treffen ihn bei Sebastian Münster (1489—1552), der in der Vorrede zu dem von Grynäus herausgegebenen Sammelwerke von Reiseberichten (Novus orbis regionum ac insularum veteribus incognitarum, Basel 1532) auch Vespucci als Entdecker jener grossen indianischen Insel nennt, die wir Amerika nennen. (Praesertim ea [insula Indiana] quam ab Americo, primo inventore, Americam vocant.) Münster's Werke sind umfassender als die aller seiner Vorgänger; auch suchte er für seine Karten möglichst zuverlässige Vorlagen zu erwerben. Bei ihm erscheint Amerika als ein einziger zusammenhängender Erdtheil, der in den unerforschten oder wenig bekannten Regionen zwar mancherlei wunderliche Auswüchse zeigt und auch sich noch nicht frei von hypothetischen Land- und Wasserverbindungen, wie sie der Zeitgeist forderte und gebar, halten konnte, trotzdem aber in seiner gesammten Erscheinung einen glücklichen Schritt zur Aufklärung bekundet. Ich sehe dabei ab von seiner ersten Weltkarte, die zum Grynäus 1532 erschien; denn hier folgt Münster noch entschieden den Spuren Schöner's, wenn er auch das Südland nicht gelten lässt. Es handelt sich vielmehr um seine Ptolemäuskarten. Münster's beide bedeutendste Werke sind sein Ptolemäus und seine Kosmographie. Beide sind mit Karten versehen, beide erlebten zahlreiche Auflagen. Ihre Wiege war Basel; wir kehren damit an den Rhein, an die Grenze des Elsasses zurück, von wo die ersten, für die neue Welt wichtigen Schriften ausgegangen waren. Später wanderte der Schwerpunkt den Rhein hinab nach den Niederlanden. Die Mitte, der Norden und der ganze Nordosten Deutschlands blieben wenigstens bis über die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts an den kosmographischen und überseeischen Fragen unbetheiligt. Hier nahm die Reformation die Geister ganz in Anspruch.

Münster's Ptolemäus erlebte Auflagen in den Jahren 1540, 1542, 1545, 1551, 1552. Seine Kosmographie erschien 1544, 1550, 1552, 1554,

1559, 1567, 1577, 1578, 1592, 1598 und 1628. Dieses Werk trat in deutscher, lateinischer, englischer, französischer und tschechischer Sprache ans Licht.

Münster's Weltkarte, in elliptischer Form, ist schon der ersten Ptolemäusausgabe beigegeben. Ob er noch an eine mittelamerikanische Meerenge glaubt, ist an beiden Seiten der Karte klüglich durch zwei Wind-Engelköpfe halb verdeckt; dagegen liegt eine solche zwischen dem Lande Francisca (ein Name, der nur an Verrazzano's Reise 1524/1525 erinnert, aber eine Bekanntschaft mit den ersten Reisen Cartier's nicht andeuten kann) und den Bacalhaos. Nach heutiger Kenntniss würde man auf den Lorenzgolf hinweisen. Um keinen Zweifel zu lassen, dass Münster hier die langersehnte Meerenge annahm, setzte er auf der Karte die Inschrift hinzu: Per hoc fretum iter patet ad Molucas (durch diese Strasse führt der Weg zu den Molukken).

In den späteren Ausgaben fehlen die Namen Francisca und Bacalhaos, sowie die Inschrift, aber die Strasse selbst ist geblieben. Ein noch grösseres und klareres Bild der neuen Welt gibt uns die Specialkarte Novae Insulae nova tabula, wo der Erdtheil eine zusammenhängende und nach Osten und Westen selbständige Landmasse darstellt (Ptolemäus 1552). Die späteren nach Münster's Tode erschienenen Ausgaben beider Werke erhielten neue Karten, Kopien anerkannter Autoren; aber sie zeigen nichts mehr von Münster's Art.

Die Kosmographie, die erste so umfangreiche (mehr als 1400 Folioseiten) und namentlich für Deutschland höchst bedeutende geographische Arbeit, hat für die neuen Inseln nur 10 Seiten Raum, und davon wird ein grosser Theil für die Erzählung der Fahrten des Kolumbus und Vespucci beansprucht. Das Uebrige sind unzusammenhängende Kollektaneen, wie sie die bis dahin noch dürftige Literatur bot. Wir wollen darum über diesen Theil kein Urtheil fällen, wenn wir auch gewünscht hätten, hier einige kritische Bemerkungen über die Karte von Amerika, über ihre Darstellung, vielleicht auch über die Quellen zu finden; sondern wir wollen der im Schlusswort ausgesprochenen Bitte eingedenk sein, nicht zu jäh mit unserm Urtheil über die Kosmographie zu sein, die mit grosser langwieriger Arbeit aus den bewährten glaubwürdigen und erfahrenen Kosmographen und Geschichtsschreibern zusammengelesen und geklaubt ist.

Wenn Münster auch Mathematiker war und die Nothwendigkeit astronomischer Bestimmungen für die Grundlage der Karten anerkennen musste, so war er doch für die Darstellung Amerika's nicht in der Lage, darauf seine Zeichnung zu gründen. Ob ihm Seekarten zur Verfügung

standen, ist sehr fraglich; vielleicht konnte er nicht einmal die schöne Karte erlangen, die in Peter Martyrs historia de India occidentali (Vinegia 1534) erschien. Sie würde seine Darstellung wahrer gemacht und vor manchem Fehler bewahrt haben. Es ist auch möglich, dass unserm Kosmographen in dieser Hinsicht der kritische Geist und ein vollkommen unabhängiges Urtheil fehlte.

Diesen kritischen Geist treffen wir bei Gerhard Mercator (1512 bis 1594), dem letzten grossen Kosmographen und dem bedeutendsten Kartographen des 16. Jahrhunderts. Wir zählen ihn unbedingt zu den Deutschen, denn er stammte von deutschen Eltern ab und verbrachte, nachdem er die Jugend in Brabant zugebracht, den letzten und wichtigsten Theil seines Lebens, 1552—1594, in seiner Heimath in Duisburg. Er hat selbst sein Deutschthum in der Widmung seiner Tabulae Galliae et Germaniae (Duisburg 1585) bezeugt, indem er schreibt: „Obwohl ich in Flandern geboren bin, so sind doch die Herzöge von Jülich meine angestammten Herren, denn unter ihrem Schutze bin ich im Jülicher Lande und von Jülichschen Eltern erzeugt und erzogen worden". In Duisburg veröffentlichte er seine grossen, bahnbrechenden Werke; hier von Duisburg ist die Reformation der Geographie ausgegangen. (Breusing, Gerhard Kramer gen. Mercator, Duisburg 1869, S. 5 u. 22.)

Mercator's Lehrer war der zu Dokkum in Friesland geborene Arzt und Mathematiker Rainer Gemma in Löwen, der unter dem Namen Gemma Frisius die späteren Auflagen der Kosmographie Apian's mit Zusätzen vermehrte und herausgab. Ausserdem stach derselbe Karten in Kupfer und verfertigte astronomische Instrumente und Globen. Mercator machte so eine praktische Schule für seine kartographischen Studien durch.

Seine erste Weltkarte vom Jahre 1538, in ähnlicher doppelherzförmiger Projektion wie die Weltkarte Finé's von 1531, zeigt manche Aehnlichkeit mit dieser, weicht aber in zwei Punkten besonders davon ab, nämlich in der Auffassung Grönlands, das bei Mercator nicht mit Amerika, sondern mit Europa zusammenhängt, wobei eine Anlehnung an Waldseemüller's Weltkarte sichtbar ist, und ferner in der entschiedenen Erklärung, dass ein Weltmeer (Oceanus orientalis Indicus) Ostasien und Nordamerika vollständig trennt. Oronce Finé vertritt dagegen schon den Gedanken kartographisch, dass Asien und Nordamerika eine Landmasse bilden. Auf die Entwicklung dieser Ideen komme ich am Schlusse dieses Abschnittes noch einmal zurück.

Auf dem grossen, dem Kardinal Granvella 1541 gewidmeten Globus zeigen sich wesentliche Fortschritte. Grönland ist aus seiner falschen Verbindung gelöst. Die Küsten Südamerika's sind, soweit neue Aufnahmen erreichbar waren, unverkennbar nach Seekarten gezeichnet. Die vielen Namensentstellungen, die uns unangenehm berühren, lassen sich nur daraus erklären, dass sie sich schon auf den Kopien von fremden Seekarten, die er benutzen konnte, eingeschlichen hatten. An der Küste Brasiliens haben ihn portugiesische Karten, die er jedenfalls auch zur Hand hatte, zu mancher falschen Lokalisirung veranlasst. Vorwiegend möchte man bei der ganzen Darstellung den Einfluss der Karte Ribero's 1529 nennen, namentlich für die Westseite. Für seine Darstellung der Ostküste Nordamerika's habe ich vergebens nach seinen Vorlagen gesucht, wenigstens bis zum Kap Breton. Von der Chesapeakbai an ist Mercator noch einmal wieder auf den Ptolemäus Waldseemüller's von 1513 zurückgegangen, selbst in falschen Wortformen, dagegen hat er daneben auch nach portugiesischen Vorlagen einige Wortentstellungen Waldseemüller's berichtigt. Ueberall sucht er nach kritischen Prüfungen seinen Weg, und er vermeidet, einfach zu kopiren.

Als vollendetste Leistung mag noch zum Schluss die grosse Weltkarte Mercator's: Nova et aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium emendate accommodata, vom Jahre 1569 erwähnt werden. Sie ist neuerdings in der Stadtbibliothek von Breslau wieder aufgefunden, also auch in Deutschland erhalten, während bisher nur ein Exemplar in der Nationalbibliothek zu Paris bekannt war. Nach dem Breslauer Original ist diese berühmte Karte „zum Gebrauch für Seefahrer" (in der Projektion der wachsenden Breiten entworfen, die auch als Mercator's Projektion fast in allen Schulatlanten Eingang gefunden hat) von der Berliner Gesellschaft für Erdkunde durch photographischen Druck vervielfältigt worden. Diese Karte bleibt ein Meisterwerk im Entwurf, wenn auch in Einzelheiten der Fortschritt in der neuen Welt nicht sehr ins Auge fällt, vielmehr Südamerika plumper und unförmlicher ausgefallen ist und für den äussersten Norden sogar die fragwürdige Karte des jüngeren Zeno mit seinen Phantasieländern Friesland und Estotiland wieder nachgebildet ist. Dagegen hält auch diese Karte fest an der Vorstellung der vollständig unabhängigen Gestalt der neuen Welt. Eine Verbindung mit Asien giebt es nicht für Mercator.

Diese Idee erfüllte selbstverständlich das erste Jahrzehnt der Entdeckungszeit vollständig. Wie Kolumbus ausgezogen war, um Asien zu

erreichen, wie er Haiti für Japan und Cuba für das Festland hielt, so sind ihm lange Zeit seine Gefährten und Nebenbuhler darin gefolgt. Die erste gestochene Karte der neuen Welt von Ruysch 1508 sieht in Nordamerika nur die Küste Ostasiens. Als dann aber Balboa 1513 den Grossen Ocean entdeckte, wurde die Ansicht stark erschüttert. Die deutschen Geographen wie Waldseemüller und Schöner hatten in den neuen Ländern eigentlich nur grosse, vor Asien gelagerte Inseln gesehen. Nun wurde der alte Gedanke, Nordamerika sei Asien, doch wieder ums Jahr 1526 zu neuem Leben gerufen. Ich finde dafür die ältesten Spuren in einer Weltkarte des niederländischen Mönches Franciscus (Lelewel, Tafel XCVI.), auf der Mexiko mit Quinsay, dem Weltmarkte Ostasiens nach Marco Polo, identificirt wird.

Auf einer ausgeführten Weltkarte tritt uns die Vorstellung wieder bei Oronce Finé 1531 entgegen und ihm folgten 1542 Caspar Vopell von Medebach, dessen in Köln verfertigte Erdgloben uns in 3 Exemplaren erhalten geblieben sind (Köln, Hamburg, Kopenhagen)[1]), der sehr sorgfältig gravirte Globus in Nancy aus der Mitte des 16. Jahrhunderts, die italienischen Ptolemäusausgaben von 1548 und 1561, Hieronymo Girava's herzförmige Weltkarte 1556, Johann Honter 1561 (de cosmographiae rudimentis, Basel) und wieder eine von Cimerlinus gestochene Weltkarte Finé's von 1566.

Man sieht daraus, dass diese Ansicht nicht bloss in Frankreich und Italien, sondern auch in Deutschland mehrfach vertreten war.

Doch muss man daneben betonen, dass die Mehrzahl der Kosmographen dieser Vorstellung nicht beipflichteten. Von der älteren deutschen Schule sind hier zu nennen: Waldseemüller 1513, Schöner und Reisch 1515, Apian 1520, Laurentius Fries (Ptolemäus 1522), der angebliche Schöner 1523, und nach dem Erscheinen der Karte Finé's 1531 erklärten sich dagegen: Sebastian Münster 1532 (im Grynäus), Vadianus 1534 (Epitome trium terrae partium, Zürich 1534), Mercator 1538, 1541 und 1569, Münster 1540, Honterus 1540, und Gemma Frisius 1551. Es sind nur deutsche Vertreter, die für die kontinentale Selbständigkeit der neuen Welt gestimmt haben.

Allgemeine Anerkennung fand diese Ansicht seit 1566, als in Laferi's Atlas (Venedig) eine Karte Nordamerika's erschien, auf der in ganz schicklicher Lage — um den Namen vorwegzunehmen — die Beringsstrasse unter dem Namen stretto de Anian eingezeichnet war. Der Ur-

[1]) Siehe Dr. Michow's Abhandlung am Schlusse dieses Bandes.

sprung der Zeichnung und des Namens ist noch nicht ganz aufgehellt; seitdem aber Mercator in seiner grossen Weltkarte 1569 diese Darstellung anerkannt und im folgenden Jahre Ortelius in der ersten Auflage seines Atlas (Theatrum orbis) ihr folgte, blieb die Selbständigkeit Amerika's dauernd, mit einer Ausnahme ums Jahr 1590[1]), anerkannt.

[1]) Joannes Myritius, Weltkarte in seinem opusculum geographicum rarum, Ingolstadt 1890 (s. Nordenskiöld's Facsimile-Atlas, Tafel XLIX).





IX. DIE DEUTSCHEN BUCHDRUCKER.

Im Jahre 1455 hatte Gutenberg sein erstes Werk vollendet. Die Wirkung seiner grossen Erfindung war ungeheuer. Mit erstaunlicher Eile verbreitete sich die neue Kunst über Deutschland und entriss das Geheimniss der Lesekunst einer privilegirten Kaste. Das Volk lernte lesen, seitdem ihm für einen geringen Preis Bücher und Flugblätter zugänglich geworden waren. Von Deutschland ging Gutenberg's Kunst in die Nachbarländer; 1464 erschien der erste Drucker in Italien, 1470 in Paris. In allen Ländern Europa's traten die Deutschen zuerst als die Lehrmeister auf und waren für die Verbreitung von Druckschriften thätig. Anfänglich gingen aus ihren Werkstätten nur gelehrte oder religiöse Bücher hervor; seitdem aber Amerika entdeckt wurde, kam in einzelnen Briefen und Nachrichten so viel Neues, Unerhörtes über das Weltmeer, dass auch das Volk aufgeregt und mit in den Strom der Bewegung hineingezogen wurde. Daraus erklärt sich die grosse Zahl von Flugblättern mit Nachrichten aus der neuen Welt; es waren die ersten Zeitungen, denn dieser Ausdruck wurde hier zuerst gebraucht. Vieles war nur für den Augenblick geboren und hatte keinen Werth mehr, wenn es einmal gelesen war, denn die Nachrichten drängten einander und brachten wieder Neueres. Darum achtete man auch wenig auf die Erhaltung der Blätter, wenn auch immerhin weit mehr als heutzutage, wo die Ueberfülle des Lesestoffes gleichgültig macht. Wie den Eintagsblättern, so erging es, annähernd, auch den wissenschaftlichen Arbeiten, den kleinen Kosmographien. Man könnte den Namen Cosmographiae introductio, der beliebt war, wohl mit Leitfaden übersetzen. Das Bild der neuen Welt änderte sich von Jahr zu Jahr, die geographischen Leitfäden mit ihren kleinen Weltkarten veralteten rasch.

Neue Theorien und Phantasien über die Ländergestaltung und Länderverbindungen jenseits des Weltmeers arbeiteten mit daran, immer etwas Neues in Schrift und Karte den Wissbegierigen zu bieten. So ist es wohl erklärlich, dass sich von den mannigfachen kleinen Schriften jener Zeit über Amerika im Ganzen so wenig Exemplare erhalten haben und dass manche schätzenswerthen Beiträge zur Kenntniss der neuen Welt bisher noch nicht wieder aufgetaucht sind.

Während man in früheren Zeiten auf diese Urkunden der ältesten Geschichte Amerika's wenig achtete, hat sich etwa seit dem Erscheinen des epochemachenden Werkes von Alexander v. Humboldt (Kritische Untersuchungen über die historische Entwicklung der geographischen Kenntnisse von der neuen Welt), also seit 60 Jahren, ein bedeutender Umschwung in dieser Hinsicht vollzogen. Man sammelt in Nordamerika, und nicht allein für die grossen Bibliotheken, sondern auch für Privatsammlungen, mit Vorliebe die spärlichen Reste dieser ältesten auf Amerika bezüglichen Litteratur. Da diesen Sammlern in der Regel sehr bedeutende Mittel zur Verfügung stehen, so zahlen sie jeden geforderten Preis für Seltenheiten. Diese Neigung haben sich unsere Antiquare längst zu Nutze gemacht und machen darum in ihren Katalogen durch besondere Bemerkungen darauf aufmerksam, wenn in alten Werken, namentlich in solchen, wo der Titel den Inhalt nicht vermuthen lässt, auf Amerika bezügliche Stellen enthalten sind. Auf diese Weise wandern die wenigen oder einzigen Exemplare alter Karten, Globen und Schriften über den Ocean, und Europa verarmt, abgesehen von den grossen Bibliotheken, in Bezug auf diese Litteratur zusehends. Und selbst in den grossen Büchersammlungen sind die „Americana“ vor Nachstellungen nicht sicher. So sind aus der Hof- und Staatsbibliothek zu München seit 1857 der erste und vierte Kolumbusbrief (1493) und drei lateinische Briefe Vespucci's verschwunden. Auch in Paris und Madrid sind alte für Amerika geschätzte Drucke entwendet worden, ebenso fehlen jetzt die grössten Seltenheiten, die einst die Bibliothek des Ferdinand Kolumbus in Sevilla enthielt. Henry Harrisse (Bibliotheca americana vetustissima, Additions p. V) bemerkt darum mit Recht: „It is curious to notice, how few of the original books relating to the early history of the New World can be found in the public libraries of Europe. There is not a literary institution, how ever rich and ancient, which, in this respect could compare with three or four private libraries in America.“.

Reich sind in Europa nur die Marciana in Venedig, Trivulziana und Ambrosiana in Mailand, die Bibliotheken in München, Wien, das britische Museum und die Nationalbibliothek zu Paris.

Der erste Amerikaner, der sich auf das Sammeln amerikanischer Litteratur in unserm Sinne verlegte und sie auch als Antiquar vertrieb, war Obadjah Rich um 1828. Ohne hier die ganze Reihe namhafter Sammler aufzählen zu wollen (man findet sie bei Harrisse a. a. O.), sei hier nur des wichtigsten Werks in bibliographischer Beziehung gedacht, das wir besitzen und das mit philologischer Genauigkeit geschrieben ist. Es ist das erste grosse Werk des schon oft von mir erwähnten bedeutendsten Amerikanisten Henry Harrisse, „Bibliotheca Americana Vetustissima“, New-York 1866, und Additions, Paris 1872. Wie die hervorragendsten amerikanischen Gelehrten, auch der Neigung ihrer Landsleute und der zahlreichen Bibliophilen entsprechend, bei ihren wissenschaftlichen Arbeiten die geschäftlichen Fragen nicht unbeachtet lassen, zeigt Winsor's „Critical history of America“, in der bei den Litteraturnachweisen auch die bezahlten Preise für die Seltenheit mit aufgeführt sind. Aus diesen zuletzt genannten Werken lässt sich nun erst eine Uebersicht über die Thätigkeit der deutschen Buchdrucker in dem Zeitalter der Entdeckungen gewinnen, wie sie im Folgenden, nach gewissen Gesichtspunkten geordnet, gegeben werden sollen.

Die wissenschaftliche Grundlage der Geographie bildete Ptolemäus.

In dem Zeitraume von 1472, wo die erste lateinische Ausgabe gedruckt wurde, bis zum Jahre 1548 ist keine Ptolemäusausgabe erschienen, an der sich nicht Deutsche betheiligt hätten. Es handelt sich dabei nur um sicher vorhandene, beglaubigte Ausgaben, nicht um solche, die aus falschen Citaten ihr unberechtigtes Dasein in den Bibliographien fristen, wie Bologna 1480, Florenz 1481, 1500 u. A.

Die erste Ausgabe trat in Bologna 1472 ans Licht, nicht wie durch einen Druckfehler im Werke selbst angegeben ist, 1462 (MCCCCLXII). Der Drucker nennt sich zwar Dominici de lapis civis bononiensis; trotzdem ist ein deutscher Familienname „von Stein“ darin zu vermuthen. Dann folgt 1475 zu Vicenza der Kölner Hermann Lichtenstein (Hermano Levilapide), dann 1478(?) die Geographie Berlinghieri's mit den ersten Karten in Kupferstich und darunter einige neue von Italien, Spanien und Frankreich. Der Drucker nennt sich Nicolo Tedescho. In demselben Jahre wurde die Kosmographie auch in Rom von Arnold Buckinck aus Deutschland gedruckt und mit ganz vorzüglichen Kupferstichkarten geschmückt, die auch der Auflage von 1490 noch wieder beigegeben wurden.

Nun erst trat die erste Ausgabe in Deutschland, 1482 in Ulm, hervor und zwar bei Leonhard Hol. Ein zweiter Abdruck folgte 1486. In

der römischen Ausgabe von 1508 treffen wir die oben ausführlich besprochene Karte von Johann Ruysch, die in dem nämlichen Texte 1507 noch fehlte.

Weiterhin seien kurz erwähnt: die Ptolemäusausgaben Venedig 1511 bei Jakob Penz, 1512 Krakau bei Florian Ungler und 1519 bei Hieronymus Victor, die Strassburger Ausgabe 1513, die Nürnberger 1514, und wieder die Strassburger von 1522, 1525, 1532 und die Baseler von 1533.

Bisher war, abgesehen von Krakau, nur Italien und Deutschland betheiligt gewesen, dann erst erschien 1535 die erste Ausgabe in Frankreich, in Lyon, aber offenbar bei deutschen Druckern, nämlich bei Melchior und Gaspar Trechsel.

Weiterhin kommen Köln und Basel 1540, Basel 1542 und 1545 und endlich Paris 1546, hier bei Chr. Wechel.

Damit endigt die ununterbrochene Reihe der Ausgaben, an denen Deutsche betheiligt sind. Nun erst 1548 bei der Ausgabe in Venedig verschwindet der deutsche Name. Spanien und England haben diesen Arbeiten ihre Aufmerksamkeit nicht gewidmet.

Es kamen also in dem genannten Zeitraum 13 Ausgaben in Deutschland, 8 in Italien und je 2 in Polen und Frankreich heraus.

Schon aus dieser Zusammenstellung ist auch das lebhafte Interesse zu erkennen, das die deutschen Gelehrten an kosmographischen Fragen nahmen. Da die Ptolemäusausgaben auch die Träger der modernen Kartographie wurden, so mussten natürlich in ihnen auch die Karten von der neuen Welt erscheinen, und die sind in der That auch hier zu finden; und dass es das Verdienst deutscher Gelehrter (Ruysch und Waldseemüller) war, die ersten Darstellungen von Amerika geliefert zu haben, ist bereits besprochen.

Noch mannigfaltiger gestaltet sich die Betheiligung der Drucker, wenn es nicht gilt, kostbare Kartensammlungen nach jahrelanger Vorbereitung ans Licht treten zu lassen, wie bei den Ptolemäusausgaben, sondern wenn es sich darum handelt, neue Nachrichten von den Entdeckungen rasch durch Flugblätter zu verbreiten. Den Anstoss zu dieser Neuigkeiten-Litteratur gab der Brief des Kolumbus an den königlichen Schatzmeister Raphael Sanxis im März 1493, als er von seiner Reise glücklich zurückgekommen war. Ungut und Pohle (Polonus) in Sevilla, Frank Silber in Rom sorgten rasch für die Verbreitung der überraschenden Kunde, „dass Christoph Kolumbus, dem unser Zeitalter so viel verdankt, die indischen Inseln hinter dem Ganges glücklich entdeckt habe". Daneben

waren in Rom auch noch Stephan Planck und Johannes Besicken thätig.

Die erste deutsche Uebersetzung gab Bartolemäus Küstler 1497 zu Strassburg heraus als „Eyn schön hübsch lesen von etlichen inßlen, die do in kurtzen zyten funden synd durch den König von Hispania und sagt von grossen wunderlichen Dingen, die in denselben inßlen synd".

Der Name des Entdeckers wird nicht erwähnt; er ist gegenüber der Thatsache, dass Indien erreicht ist, ganz nebensächlich, jedenfalls gehört er nicht aufs Titelblatt; denn wer hatte bis dahin etwas von Kolumbus gehört? Auch das wird verschwiegen, dass der Brief an den Schatzmeister gerichtet ist. Nach der ersten deutschen Ausgabe hat Kolumbus sein Schreiben unmittelbar an den König von Spanien gerichtet. Das that eine grössere Wirkung. Ausserdem musste durch ein entsprechendes Titelblatt, einen Holzschnitt, die Aufmerksamkeit der Käufer und Leser noch besonders erregt werden. Da erscheint der auferstandene Heiland vor dem Könige von Spanien und seinem Gefolge und zeigt auf seine Wundmale an der Hand; auch der König weiset darauf hin, als ob er den Wink verstände. Denn der König war doch lange Zeit ungläubig gewesen wie Thomas der Apostel, und hatte den Plänen des Kolumbus nicht getraut. Nun ist doch Alles herrlich in Erfüllung gegangen, wie es der Genuese behauptet hat.

Die deutsche Bearbeitung des Briefes braucht darum auch eine andere Einleitung. Hier im Texte muss sie den Entdecker nennen, und so lautet der Anfang: „Der Houptman der schiffung des mörs Cristoforus colon von Hispania schribt dem Kunig von Hispania von den inßlen des lands Indie vff dem Fluss gangen genant, der do flüsset am mitten durch das lande india in das indisch mör, die er nemlichen erfunden hat, und die zu finden geschickt ist mit hilff vnd grosser schiffung, vnd auch etlich vorsagung von den inßlen, des grossmächtigsten Künigs Fernando genant von Hispania."

Eine noch viel weitere Verbreitung fanden die Briefe Vespucci's von seiner dritten Reise, die in vielen Ausgaben unter dem Titel: „mundus novus", meist ohne Druckort erschienen. Während der einzige von Kolumbus bekannt gewordene Brief nur von Inseln zu berichten wusste, betont Vespucci die grosse Ausdehnung des neuentdeckten Erdtheils, der wohl eine neue Welt genannt zu werden verdiente.

Musste sich da nicht ganz natürlich die Meinung festsetzen, Amerigo sei der Entdecker und nicht Kolumbus?

Es waren in lateinischer Sprache wohl schon zehn verschiedene Drucke erschienen, ehe im Jahre 1505 durch Wolfgang Hüber in Nürn-

berg zu einer deutschen Uebersetzung geschritten wurde. Aber wie gross ist auch hier der Unterschied zwischen der für die Gelehrten berechneten lateinischen Fassung, die sich mit dem Titel: „Mundus novus" begnügt und dann die Adresse des Briefes angiebt (Albericus vespucius Laurentio Petri de medicis salutem plurimam dicit), und zwischen der für das Volk, für die Ungelehrten bestimmten Fassung! Hier steht auf dem Titelblatt: „Von der neu gefunden Region, die wol ein welt genant mag werden, durch den cristenlichen Kunig von Portigal, wunderbarlich erfunden."

Kolumbus entdeckte für Spanien nur Inseln, Vespucci aber für Portugal ein grosses Festland. Portugal gewinnt den Löwenantheil, und das ganz mit Recht; denn der König von Spanien war ein Zweifler (dafür muss er bestraft werden), aber der portugiesische König zögerte nicht. Darum steht er auch auf dem Titelblatte[1]) so siegesgewiss da, mit gespreitzten Beinen, in der Rechten das Scepter hochhaltend, in der Linken den Wappenschild zur Erde lehnend.

Aber in Deutschland erschienen nicht bloss deutsche Ausgaben, sondern auch lateinische; und unter diesen verdient besonders die Strassburger Ausgabe von 1505, gedruckt bei Mathias Hupfuff, unsere Aufmerksamkeit. Hier lautet der Titel nicht Mundus novus, sondern „De ora antarctica per regem Portugallie pridem inventa". Es liegt eine gewisse Uebertreibung darin, doch gewiss nicht um Reklame zu machen, sondern nur, um in starkem Ausdruck die ungewöhnliche Lage des neuentdeckten Landes weit jenseits des Aequators zu zeigen. Wollte man mit gleich starken Farben eine deutsche Uebersetzung des Titels geben, so könnte er lauten: Von dem antarktischen Kontinente, den der König von Spanien vor Kurzem gefunden hat. Dem Herausgeber Martin Ringmann, wir kennen ihn schon als ein Mitglied des Kollegiums von St. Dié, war es aber darum zu thun, zu zeigen, dass es sich hier um Länder handele, von denen Ptolemäus noch keine Ahnung gehabt habe. Er erschütterte also damit die Autorität des griechischen Kosmographen, von dem man bis dahin angenommen hatte, dass er alle Landmassen der Erde wenigstens in allgemeinen Zügen gekannt habe. Eine neue Zeit konnte aber nur anbrechen, wenn man nicht mehr blind dem Ptolemäus folgte, wenn man auch Länder zu beschreiben und zu zeichnen wagte, die ihm völlig unbekannt geblieben waren.

So erschienen denn auch wenige Jahre nach Ringmann's Ausgabe des

[1]) Diese Darstellung findet sich auf dem Exemplar in der Kgl. Bibliothek zu Dresden.

Vespuccibriefes die ersten gedruckten Karten von den neu entdeckten Ländern.

Es verdient ferner auch erwähnt zu werden als ein Beweis, dass der Brief Vespucci's weiter ins Volk eindrang als der Brief des Kolumbus, dass nur von der Vespucci-Litteratur zwei Ausgaben sogar in Leipzig 1505 und 1506 erschienen. Das war der äusserste nordöstliche Punkt in Deutschland, wo Mittheilungen von der neuen Welt gedruckt wurden.

Der neue Lesestoff hatte sich inzwischen so angehäuft, dass man an eine Sammlung der Berichte aus Indien und Amerika denken konnte. Den ersten bescheidenen Anfang machte die Schule zu St. Dié mit der Uebersetzung der vier Schiffahrten Vespucci's 1507. In demselben Jahre erschien die erste umfassende Sammlung von Reiseberichten in Vicenza, wo auch die zweite Ptolemäusausgabe 1475 gedruckt worden war, unter dem Titel: Paesi novamente retrovati et novo Mondo da Alberico vesputio florentino intitulato. Dieses Werk fand dann wieder seinen Uebersetzer in dem schon genannten Arzt Jobst Ruchamer, dessen „Newe Unbekanthe Landte" Georg Stüchss in Nürnberg 1508 druckte. Derselbe Drucker unternahm aber auch das Wagniss, das Werk in plattdeutscher Sprache zu veröffentlichen, soviel ich sehe, der einzige Fall, dass die amerikanischen und indischen Nachrichten auch in der Mundart Norddeutschlands verbreitet wurden. Der norddeutsche Uebersetzer sagt darüber in der Vorrede:

Mit gunst und wyllen des werdigen und hochgelereden Heren Josten Ruchamer, der vreyen Künste und arstedye Doctoren etc., welcher dit Boeck hefft erstmaels gemaket vth dem walschen in hoch dudesch ... so hebbe ick Hennings Ghetelen (vth der kayserlicken Stadt Lübeck geboren) vor my genamen, dyt Boeck to macken vnde to wandeln vth dem hochdüdeschen in myne muderlike Spracke, also men redet in den loffwerdigen Hensestaden und ok in den wyd veroyenden Landen Sachsen, Marcke Pomern, Prüssen, Mekelmborch, Holstein etc."

Im folgenden Jahre wurden auch die vier Schiffahrten Vespucci's von dem thätigen Johann Grüniger in Strassburg gedruckt. Auch sagt uns der weitschweifige Titel, dass die Leser im Bürgerstande gesucht werden:

„Diss Büchlein (es war kein Flugblatt mehr) saget, wie zwen durchlauchtigsten Herren, Herr Fernandus K. zu Castilien und Herr Emanuel K. zu Portugal haben das weyte mör ersüchet unnd funden viel Insulen unnd ein Neüwe welt von wilden nackenden Leüten vormals unbekannt."

Zwei Jahre später erschien Peter Martyr's erste Dekade seines Werkes über die oceanischen Angelegenheiten (de rebus oceanicis) in Sevilla. Der Buchdrucker war Jakob Corumberger oder Cromberger. Vielleicht geschah die Veröffentlichung ohne Wissen des Verfassers; eine rechtmässige Ausgabe folgte 1516 in Alcala, ebenfalls bei einem Deutschen Arnold Wilhelm.

Hand in Hand mit diesen Sammlungen und Darstellungen der Entdeckungen gingen die kurz gefassten Geographien, meist mit einer Weltkarte versehen, oder zur Erläuterung eines Globus verfasst. Wir wollen alle diese Werke nicht wiederholen, um nicht zu ermüden. Auf Vespucci folgten später die Nachrichten von der Eroberung Mexiko's, von der ersten Erdumsegelung u. s. w. Schon im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts bildete sich dabei für solche Flugblätter ein neues Wort, das uns sehr geläufig geworden ist, „die Zeitung". Für Nachrichten aus der neuen Welt wurde es zuerst angewendet in der „Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt", die vermuthlich um 1508 oder 1509 erschien.

Ich will zum Schluss dieser vielseitigen Thätigkeit der Buchdrucker nur noch auf jene Werke hinweisen, die ausserhalb Deutschlands von deutschen Druckern fertiggestellt sind.

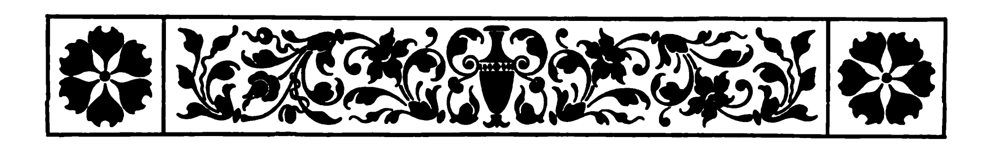
Hier tritt nun das wichtigste Land in Europa, Spanien, vor anderen hervor. Ausser Arnold Wilhelm, der in Alcala Peter Martyr's erste Dekade 1516 druckte, und ausser Georg Coci, der sich durch den Zusatz Aleman als Deutscher zu erkennen giebt und der in Saragossa die Berichte über die Eroberung Mexiko's durch den Druck verbreitet, war vor Allem die Firma Cromberger's sehr thätig. Aus seiner Werkstatt in Sevilla gingen 1511 Martyr's erste Dekade, 1519 und 1530 Enciso's Suma da geographia, 1522 der Bericht des Cortes über die Eroberung Mexiko's (Carta de relacion embiada ... por le capitan general ... F. Cortes), 1535 das erste umfassende Werk über Amerika Oviedos historia genral de las Indias hervor.

Ganz besonders verdient aber am Schlusse dieses Abschnittes hervorgehoben zu werden, dass Cromberger der erste Drucker überhaupt gewesen ist, der den Schritt über den Atlantischen Ocean wagte und die ersten Bücher in der Neuen Welt druckte. Wenn diese Werke auch nicht geographischen Inhalts waren, so erregt doch schon die Thatsache, dass eine deutsche Firma zuerst in Amerika aufgetreten ist, unsere Aufmerksamkeit.

Das älteste bekannte Buch, von dem allerdings nur noch Bruchstücke erhalten sind, ein Manual de adultos, erschien mit Cromberger's Namen

1540 „en la gran ciudad de Mexico ... en casa de Juam Cromberger.“ Das zweite Buch, ein Bericht über das furchtbare Erdbeben in Guatemala, folgte ein Jahr später unter dem Titel Relacion del espantable terremoto que agora nuevamente ha acontecido en la cibdad d'Guatimala, impresa en casa de Juam Cromberger.“ Weiterhin folgten noch religiöse Werke. Da Cromberger selbst aber schon 1541 in Sevilla starb, so erlosch auch bald, ums Jahr 1546, sein Name in der Neuen Welt, und die Druckerei ging in andere Hände über.





X. DIE NAMEN DER NEUEN WELT.

Nach dem Verlaufe, den die Entdeckungen in der neuen Welt nahmen, reifte zuerst die Ueberzeugung, dass das grosse Land, das wir Südamerika nennen, eine zusammenhängende Festlandsmasse, terra firma, bilde; während man unter den einzelnen Küstenstrichen Nordamerika's noch keinen Zusammenhang finden konnte. Kolumbus selbst hatte bekanntlich immer die Meinung vertreten, seine Entdeckungen lägen in Asien oder gehörten diesem Erdtheil an. Er sprach daher nach seiner Auffassung mit Recht vom Lande Indien und nannte die Bewohner Indios, Indianos. Man hat daher mehrfach die Neue Welt India nova (Neu-Indien) oder India occidentalis (Westindien) genannt.

Aber auch ein zweiter Name, der lange noch neben dem jetzt üblichen herlief, Mundus novus (die neue Welt) ist auf einen Gedanken des ersten Entdeckers zurückzuführen. Kolumbus hatte, indem er vor den spanischen Majestäten als Abgesandter Gottes auftrat, das Bibelwort: Ich will einen neuen Himmel und eine neue Erde schaffen (Jesaias 65, 17) als eine Prophezeihung auf sich und seine Sendung bezogen. Er hatte dies in einem Briefe an Juana de la Torre (Navarrete II, 413) unumwunden ausgesprochen: Gott machte mich zum Gesandten eines neuen Himmels und einer neuen Erde. Dieser Ausdruck war so volksthümlich gewählt, dass er immer mehr Beifall und Verbreitung fand, je mehr neue Länder jenseits des Oceans enthüllt wurden. So bedienen sich denn fast alle Flugschriften, in denen die grossen Entdeckungen Vespucci's erzählt wurden, des lockenden Titels Mundus novus; und aus der Literatur ging der Name in lateinischer, italienischer, spanischer und auch wohl deutscher Form

auf die Karten über, und selbstverständlich zuerst für Südamerika. Schon im römischen Ptolemäus von 1508 setzte Ruysch auf seine Weltkarte den Namen Terra sancte crucis sine Mundus novus. Der letzte Name wurde mit Vorliebe von den spanischen Kosmographen gewählt, die ohne Ausnahme den von deutscher Seite vorgeschlagenen Namen Amerika ablehnten.

Dass Waldseemüller der Erfinder dieses Namens gewesen ist, wurde schon im achten Abschnitte dargelegt. Der Name erschien zum ersten Male in seiner Cosmographiae introductio 1507 gedruckt. Auch bezeichnete er Amerika bereits als den vierten Erdteil[1]). Waldseemüller war aber auch kühn genug, vielleicht noch in demselben Jahre auf seinem kleinen Globus den Namen Amerika einzutragen.

Wie rasch sein Vorschlag angenommen wurde, zeigt die Liste der folgenden Kosmographen: 1514 Boulenger, 1515 Schöner, 1515(?) Globus von Ingolstadt, 1515(?) Leonardo da Vinci, 1520 Schöner, 1520 Apian, 1522 Laurentius Frisius, 1531 Oronce Finé, 1532 Grynäus (Münster), 1534 Vadianus, 1538 Mercator, 1541 Münster, 1543 Vopel, 1546 Honterus, 1552 Demongenet, 1561 Ptolemäusausgabe von Venedig, 1570 Ortelius, nach 1570 Vaz Dourado.

Es waren vor allen Deutsche, denen der Name gefiel, dann Franzosen und einzelne Italiener und zum Schluss ein hervorragender portugiesischer Kartograph, aber kein Spanier.

Indess blieb der Name auch nicht ohne Widerspruch. Zuerst erklärte sich der unglückliche Michael Servet (Servede), ein spanischer Arzt aus Villanueva in Aragonien in seiner Ptolemäusausgabe (Lyon 1535) dagegen und wies darauf hin, dass der Name Amerika nur aus Missverständniss gegeben sei, denn Amerigo sei lange nach Kolumbus zuerst in der neuen Welt gewesen; nicht auf spanischem, sondern auf portugiesischem Schiffe, nicht um Entdeckungen zu machen, sondern um Handel zu treiben sei er ausgezogen. (Toto itaque, qui ajunt, aberrant coelo, qui hanc continentem Americam nuncupari contendunt, cum Americus multo post Columbum eandem terram adierit, nec cum Hispanis ille, sed cum Portugallensibus, ut suas merces commutaret, eo se contulit).

Den richtigen Grund, wesshalb Waldseemüller auf Vespucci geleitet wurde, habe ich bereits im achten Abschnitt angegeben; es mag aber noch hinzugefügt werden, dass der Name des Kolumbus durch

[1]) Die besonders von Jules Marcou vertretene verwunderliche Ansicht, der Entdecker Amerigo Vespucci habe von dem Lande Amerika seinen Vornamen entlehnt, ist von mir in Petermann's Mittheilungen (1889, S. 121) zurückgewiesen worden.

Vespucci verdunkelt wurde, weil nach dem ersten Brief des Admirals über seine späteren Reisen nichts mehr durch Flugschriften verbreitet wurde. So wurde Kolumbus bald vergessen. Sehr originell drückt der deutsche Geograph Matthias Quade sich 1598 darüber aus: „Die newe Welt, so von Europa ab ins Westen und Südwesten gelegen. Amerigus Vesputius, welcher āō 1497 (sic!) . . . diese newe Welt noch weiter erkündet und bis über den Aequatoren gekommen ist, und nachdem dieser nun ruchbarer und namhafter ward, und Columbus allgemach in die Stille kam, da wardt diese ganze neue Welt (nemlich das Norder- und das Suidertheil) nach ihm promiscue America genannt". Wenn dann aber Quade fortfährt, es sei besser, weil Amerika so gross sei, die beiden Hauptmassen mit besonderen Namen zu belegen und den nördlichen Theil allein Amerika, den südlichen dagegen Peruvia zu nennen, so sieht man daraus, dass das 16. Jahrhundert noch keine Einheit bezüglich des Namens der Neuen Welt hatte erzielen können. In Südamerika stritten die Namen Brasilien und Peru mit einander um die Herrschaft.

In ganz Amerika sah Sebastian Münster noch 1552 nur eine Reihe von Inseln vor sich, deren bedeutendste Amerika, Cuba, Hispaniola, Francisca (Kanada) und Florida waren. Die Herausgeber seiner Kosmographie überliessen es noch am Ende des 16. Jahrhunderts den Lesern, sich den ihnen zusagenden Namen herauszuwählen und schreiben „America, die Newe Welt oder Inseln so hinder Hispanien gegen Orient bey dem Landt India gelegen". Auf der Karte selbst ist weder der Name America noch die Neue Welt eingetragen; aber eine Note bringt die Erläuterung: „Die newe Welt wird also genannt von wegen der newen erfindung āō domini 1492 beschehen und wegen ihrer Grösse, dass sie die eine halbe Kugel des Erdreichs in der Weltlange und Breite beschliesst, wiewol sie in der Breite nach dieser Zeit noch nicht gar erkündigt ist".

Jodocus Hondius war um 1600 etwa wohl der Erste, der bestimmt die beiden Hauptmassen der Neuen Welt als Nord- und Südamerika (America septentrionalis u. A. meridionalis) unterschied.

In Frankreich wurde daneben noch der Vorschlag gemacht, die Neue Welt Atlantis zu nennen. Ich finde den Namen zuerst bei Guill. Postell 1567 in einem Briefe an Ortelius (Epistulae ortelianae no 19, §§ 7, 10, 12). Hundert Jahre später nahm der Geograph des Königs, Guill. Sanson 1660 den Vorschlag wieder auf. Aber der Gedanke fand ebenso wenig Beifall als der entschieden glücklichere, den Homann etwa 1710 machte, als er den Namen Neu-Europa (Europa Nova) vorschlug.

Dem Anfange unseres Jahrhunderts erst gehört der wohl berechtigte Gedanke, die Neue Welt als zwei Erdtheile anzuerkennen, die wie Asien und Afrika nur durch eine Landenge verbunden sind, und beiden Theilen die Namen Amerika und Kolumbia zu geben und dadurch eine alte Schuld an den Entdecker abzutragen [1]). Denselben Vorschlag machte auch Zeune. Da der Vorschlag in den allgemeinen Ephemeriden ohne Autornamen kundgegeben ist, so hat sich möglicher Weise auch hier Zeune geäussert. Indess muss doch wohl zugestanden werden, dass alle frommen Wünsche, jetzt noch die Namen des Erdtheils zu ändern, aussichtslos sind. Demnach habe ich auch keine Hoffnung für die von Don Arturo Baldasano y Topete (Bol. soc. geogr. Madrid XXIV p. 7 1888) gemachten Vorschläge. Er verlangt nämlich nichts Geringeres, als dass von 1892 an die Neue Welt sich den Namen Colonasia d. h. das Asien des Kolumbus beilege oder vielmehr den doppelten Namen Amerika oder Colonasia trage. Und diese Form soll mittelst allgemeiner internationaler Abstimmung (por medio de un acuerdo international y universal) Eingang finden. Aber Kolumbus sprach mehr von Indien als von Asien, und demnach würden sich die schönen Namen Kolonindia oder Kolumbindia entwickeln und die Bewohner müssten sich Kolumbindianer nennen. Mir scheint der neue Name nur empfohlen zu sein, um das Wort Amerika zu verdrängen. Dass Spanien darin eine Kränkung fühlte, wenn ihm sozusagen über den Kopf weg seine ruhmreiche Entdeckung unrichtig benannt wurde, muss man willig zugestehen. Spanien hat sich spät zur Anerkennung des Namens Amerika entschlossen; als die ältesten Karten, die in Spanien mit diesem Namen der Neuen Welt gedruckt worden sind, finde ich den Atlas geographico de la America von Thomas Lopez (Madrid 1758), angegeben [2]). Aber Spanien hat seine Entdeckungen auch nicht zu behaupten vermocht und wird wohl nimmer noch eine Namensänderung erreichen. Es klingt ein bitterer Ton durch den Satz: Kolumbus hat Amerika entdeckt.

[1]) Allg. geogr. Ephemariden, XXXI, 233 (Weimar 1810).
[2]) E. Uricoechea, Mapoteca Colombiana, Nr. 71 (London 1860).



2.

DIE INSTRUMENTE

UND

DIE WISSENSCHAFTLICHEN HÜLFSMITTEL

DER

NAUTIK

ZUR ZEIT DER GROSSEN LÄNDER-ENTDECKUNG.

VON

EUGEN GELCICH,

DIREKTOR DER K. K. NAUTISCHEN SCHULE IN LUSSINPICCOLO.

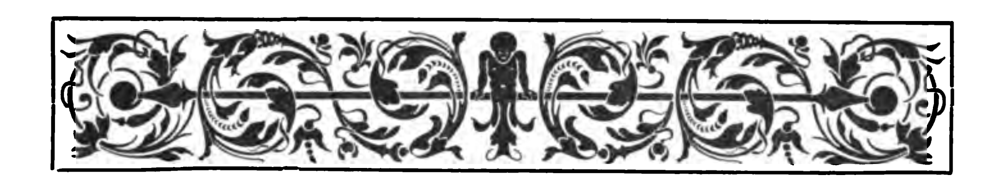


INHALTSVERZEICHNISS.

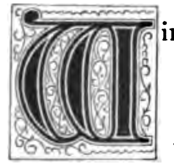
Illustrationen.







VORBEMERKUNGEN.



Wir unterscheiden eine geographische und eine astronomische Steuermannskunst, welche beide zusammen die nautische Wissenschaft in engerer Bedeutung ausmachen. Der Seemann bedarf derselben, um den Ort und den Weg des Schiffes auf See zu bestimmen, oder allgemeiner, um sein Schiff auf dem besten, kürzesten und sichersten Wege von einem Punkte der Erdoberfläche zu einem anderen zu führen. Dazu genügen, so lange Küsten und Inseln in Sicht bleiben und es sich um kurze Ueberfahrten handelt, die von der geographischen Steuermannskunst gelieferten Mittel. Diese bestehen darin, dass man den Ankunftspunkt aus der Richtung und der Grösse (Länge) des zurückgelegten Weges berechnet. Das bezügliche Problem kann auf der Seekarte gelöst werden, indem man Richtung und Distanz vom Abfahrtspunkte aus aufträgt; oder rechnerisch, indem man zu den Koordinaten (geographische Länge und geographische Breite) des Abfahrtspunktes den in Längen- und Breitenunterschied verwandelten zurückgelegten Weg hinzufügt oder davon abzieht. Weil aber die Richtungs- und Distanzmessung Fehlern unterworfen ist, so bestimmt man in Sicht des Landes die eigene Schiffsposition lieber durch Landpeilungen, ähnlich wie die Geometer die Lage eines Punktes auf dem Felde durch Winkelmessungen. Dieser Methoden bedienten sich die Seefahrer, so lange sie nur Küstenfahrt betrieben; in den ältesten Zeiten besassen sie jedoch keine Instrumente, um die bezüglichen Messungen auszuführen, sie bedienten sich der Sterne und der Sonne für die Steuerung und der Schätzung für die Ermittelung der zurückgelegten Distanzen.

Geräth das Land ausser Sicht, so könnten zwar Kompass (Richtung) und Logg (Distanz) theoretisch noch immer für die Schiffsführung genügen; allein die Messungsfehler würden sich anhäufen und im Verein mit den selbst heutigentages noch nicht ganz genau bekannten Meeresströmungen solche Irrthümer verursachen, dass kein Schiff den Punkt genau antreffen würde, den es zu erreichen beabsichtigt. Dann eilt die Astronomie dem Seemann zu Hilfe und liefert ihm jene Methoden der Ortsbestimmung, welche die sogenannte astronomische Steuermannskunst ausmachen. In Europa wurde das Bedürfniss nach astronomischen Methoden zur Zeit Heinrichs des Seefahrers gefühlt, nur wenige Dezennien also vor der Entdeckung Amerika's. „Zur Zeit — schreibt Da Barros[1]) — als der Infant Heinrich die Entdeckung von Guinea begann, geschah alle Schiffahrt längs der Küste, die sie zur Richtschnur nahmen; von dieser hatten sie ihre Kenntniss nach Zeichen, aus denen sie „Segelanweisungen" machten, wie man sie ähnlich noch jetzt in Gebrauch hat; und für jene Art zu entdecken genügte dies. Aber sobald sie die entdeckten Reiche so befahren wollten, dass sie die Küste aus dem Gesichte verloren und in die hohe See steuerten, erkannten sie, wie sehr sie sich in der Schätzung und Bemessung nach Tagfahrten, die sie auf ihre Weise dem Schiffe auf 24 Stunden Weges beilegten, sowohl in Folge der Strömungen als anderer Geheimnisse, die das Meer birgt, dem Irrthume aussetzten, während die Sonnenhöhe den wirklichen Weg ganz zuverlässig angiebt. Wie nun die Noth alle Künste lehrt, so vertraute der König Johann II. dieses Geschäft in seiner Zeit dem Meister Rodrigo und Meister Josepe, einem Juden, beide seine Aerzte, und einem Martin von Boheim an, der aus jenem Lande gebürtig war und sich rühmte, ein Schüler des Johannes Regiomontanus zu sein, eines unter den Kennern dieser Wissenschaft berühmten Astronomen. Diese erfanden nun diese Weise, nach den Meridianhöhen der Sonne zu fahren — und machten hierüber Tafeln nach der Abweichung derselben — wie es jetzt unter den Seeleuten im Brauche ist, und zwar genauer als zu Anfang, da man sich noch der grossen hölzernen Astrolabien bediente." Es scheint aber, dass noch früher, den arabischen Lotsen des Indischen Oceans, die astronomischen Methoden der Ortsbestimmung geläufig waren. Als nämlich Vasco da Gama in Melinde mit dem Mohren Malemo Caná aus Guzzarat zusammenkam, erzählte ihm dieser, dass sich einige Seefahrer im Rothen Meer dreieckiger Blechinstrumente und Quadranten bedienten,

---

[1]) Asia, Dec. I. Lib. IV. Cap. 2.

die aber von den Indienfahrern nicht benutzt würden; dass er und alle Seeleute aus Cambuja die Distanzen (Höhen) mit anderen Werkzeugen messen, wovon er dem Gama eines zeigte. Einer Angabe Barros' zufolge bestand dasselbe aus drei Stäben und war dem Gradstocke (Jakobsstab) ähnlich. Wahrscheinlich handelt es sich hier um das Triquetrium der Alexandriner. Dasselbe bestand aus einer vertikalen Säule AB, an welcher sich zwei Regeln BC und AD in Gewinden auf und abbewegten. m und h waren zwei auf BC senkrechte Absehen, jedes mit einer kleinen Oeffnung versehen. Visirt man durch m und h gegen die Sonne S und stellt das Lineal derart, dass BA = BE sei, so ist das Dreieck ABE gleichschenklig, und Winkel α entspricht der Zenithdistanz der Sonne; weil nun AB = BE die Halbmesser ein und desselben Kreises mit dem Mittelpunkte in B vorstellen, so giebt AE die Chorde oder Sehne des gegenüberliegenden Winkels α, die man abmessen kann. AE trug zu diesem Zwecke eine Skala, und man entnahm den bezüglichen Winkelwerth α eigens berechneten Tafeln. Um das Instrument vertikal zu stellen, war der Faden pq mit dem Gewichte G angebracht. Ob dieses das von Barros gemeinte Instrument gewesen sei, kann man mit Sicherheit nicht entscheiden, indem nur der einzige Anhaltspunkt vorliegt, dass das Instrument aus drei Latten oder Stäben bestand. Die Anwendung eines Bleilothes dürfte auf alle Fälle die Anwendbarkeit desselben auf Schiffen erschwert haben.

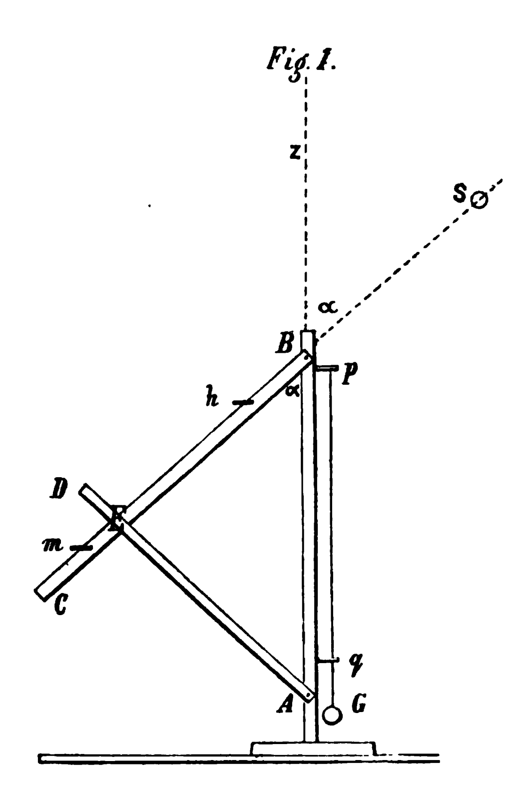


Fig. 1. Triquetrum der Alexandriner.

Ausser dieser Erzählung Gama's liegt noch ein älterer Bericht über die Steuermannskunde der Mohren vor. Der berühmte italienische Reisende Nicolò Conti, der im Jahre 1449 aus Asien nach Europa zurückkehrte, schrieb nämlich Folgendes: „Die Seefahrer Indiens richten

sich nach den Sternen des antarktischen Poles, welcher gegen Süden liegt, weil sie nur selten unseren Polarstern sehen; und sie fahren nicht nach der Bussole, sondern nach der Höhe der Gestirne, die sie mit eigenen Instrumenten abmessen." Der Sinn der lakonischen Notiz wird wohl der sein, dass sie zwar die Bussole mithatten, die Ortsbestimmung aber nicht auf Grund des gesteuerten Kurses und der zurückgelegten Distanz, sondern astronomisch durchführten.

Von den Zeiten Heinrichs des Seefahrers bis auf Kolumbus schritt die Steuermannskunde nur sehr langsam fort. Gleich jeder andern Kunst musste sie eine lange Schule durchmachen, ehe sie zu einiger Vollkommenheit gelangte. Sie bedurfte der Mitwirkung aller Zweige menschlichen Wissens, um überhaupt eine Wissenschaft zu werden. Hand in Hand mit der Mathematik und Astronomie, mit der Physik und Mechanik, stieg sie nur bescheiden von Stufe zu Stufe; Tausende von Leben fanden unterdessen ihr nasses Grab in den Wellen, und Milliarden kostbarer Güter lagerten sich auf die tiefen Abgründe des unendlichen Meeres! Ein Seemann aus unseren Zeiten würde sich kaum wagen, mit den nautischen Hilfsmitteln, die dem Kolumbus, den Pinzonen, dem Lepe, Solis, Magalhaës u. s. w. zur Verfügung standen, eine Reise über den Ocean zu unternehmen. Und doch fühlten sich jene kühnen Seeleute mit dem Astrolabium und mit den Ephemeriden des Johannes Müller so sicher, als wir mit den feinen Reflexions-Instrumenten und mit den genau gehenden Chronometern. Dass dabei eine zwingende Nothwendigkeit ihre Rolle spielte, ist sicher. Um nach Amerika zu fahren, blieb einmal nichts anderes übrig, als über die hohe See zu steuern. Dass aber die Hochbordschiffahrt nicht sogleich feste Wurzel fasste, beweisen uns die Fahrten des Bartholomäus Diaz und des Vasco da Gama. Die Windstillen an den Küsten Afrika's, die „pestilentialischen Lüfte", welche die portugiesischen Mannschaften während der nie endenden Fahrten decimirten, waren hinlänglich bekannt, und doch wagte man sich nicht die hohe See aufzusuchen, auch dann nicht, als Kolumbus und seine ersten Nachfolger bereits den Atlantischen Ocean durchfurcht hatten. Die Fahrten des Diaz und des Gama waren Küstenfahrten in der vollsten Bedeutung des Wortes. Dass ein Sturm in der Nähe des Caps den Diaz vom Lande entfernte, ändert an der Sache nichts. Immer längs der Küste segelnd, erreichte er die Breite von 29° Süd, und erst die Gewalt des Wetters trieb ihn von ersterer hinweg. Kaum hatten sich aber die Wogen beruhigt, so legten die Caravellen den Bug gegen Osten, und, als kein Land in Sicht kam, wendeten sie rasch und ängstlich gegen Norden. Freilich spielt bei dieser

Aengstlichkeit der Portugiesen auch die Unkenntniss über die Gestalt des afrikanischen Kontinentes eine Rolle, freilich hatte man von den Wind- und Wetterverhältnissen im Ocean keine Ahnung; aber bis zu den bekannten Breiten hätte man immerhin seewärts steuern können, und dass man es nicht that, lag nicht in letzter Linie in der mangelhaften Entwickelung der Nautik. Wir haben einen Beweis davon in Barros, wo man zwischen den Zeilen von der Unsicherheit liest, die Gama noch bei seinen Breitenbestimmungen plagte. „Das erste Land, worauf er fünf Monate nach seiner Abfahrt aus Lissabon und unmittelbar vor der Ankunft beim Kap der guten Hoffnung landete, war die Bucht, die heute St. Helena heisst; daselbst wollte er Trinkwasser einnehmen und die Sonnenhöhe messen. Denn da sich die Seeleute dieses Reiches erst seit kurzer Zeit zu diesem Geschäfte des Astrolabiums bedienten und die Schiffe klein waren, so getraute er sich wegen des Schlingerns derselben nicht recht, die Höhe an Bord zu nehmen, besonders mit einem hölzernen Astrolabium von drei Palmen Durchmesser, das man auf einem Dreifusse befestigte, um die Sonnenlinie besser bestimmen und die wahre Höhe jenes Ortes genauer und richtiger angeben zu können, obwohl man auch kleinere Astrolabien von Messing hatte. So einfach begann diese Kunst, die der Schiffahrt so sehr fruchten sollte.“[1])

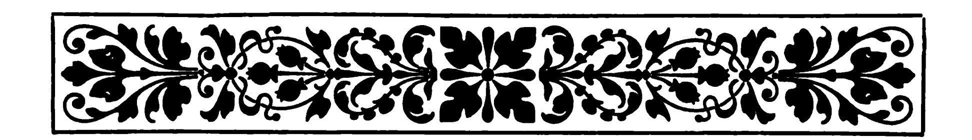
Daraus sehen wir zunächst, dass, sobald Gama sich dem Kap näherte, jener Region nämlich, die vor ihm nur ein einziges Mal befahren worden war, und er befürchten musste, die Küste aus den Augen zu verlieren, ihn eine gewisse Unsicherheit erfasste, die Anlass zu einer Breitenbestimmung am Lande gab. Dann sagt Barros, zu dessen Zeiten die Nautik wohl auch noch nicht den Kinderschuhen entschlüpft war, man habe sich damals am Anfange dieser Kunst befunden.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, hier die Fortschritte der Nautik von ihrem ersten Entstehen Schritt für Schritt zu verfolgen; wohl aber sind die nachfolgenden Blätter der Betrachtung ihres Zustandes in jener Zeit und in jenem Augenblick gewidmet, an den heute die gesammten Kulturnationen der Welt zurückdenken und deren Feier das vorliegende Werk gewidmet ist.

---

[1]) a. a. O. Dec. 1. Lib. IV. Cap. 2.





I. DIE GEOGRAPHISCHE STEUERMANNSKUNST.



Die geographische Bestimmung der Schiffsposition aus dem gesteuerten Kurse und der gesegelten Distanz reducirte sich im fünfzehnten Jahrhundert, da die Abnahme des Durchmessers der Parallelkreise unbeachtet blieb, auf folgendes Problem aus der analytischen Geometrie der Ebene: „Aus den gegebenen Koordinaten eines Punktes in der Ebene und aus seiner Entfernung von einem anderen Punkte, dessen Richtung in Bezug auf den ersten ebenfalls bekannt ist, die Koordinaten dieses zweiten Punktes zu bestimmen.“ Die an und für sich einfache Aufgabe verursachte aber noch im fünfzehnten Jahrhundert den Seeleuten viele Schwierigkeiten, und neben einer korrekteren Lösung, der sich erwiesenermassen die Venetianer bedienten, behielt unglaublich lange Zeit ein absurdes Rechnungsverfahren Geltung, welches wir, nach dem ältesten Autor, der dasselbe behandelte und angeblich erfand, das Lullus'sche nennen werden.

Raymundus Lullus, ein Majorkaner von Geburt, lebte im dreizehnten Jahrhundert und schrieb, wie einige behaupten, etwa 4000 Werke und Monographien, nach Anderen jedoch nur drei- bis fünfhundert. Unter denselben soll sich auch eine Abhandlung über Nautik, eine „Arte de navegar“ befunden haben, die leider verloren ging, wofür uns das Kap. XIV seiner „Ars generalis ultima“ [1]) erhalten blieb, welches „De Navigatione“ handelt. In demselben wird gesagt, dass ein Schiff, welches

[1]) Raymundi Lulli Opera Argentorati MDCXVII., Cap. CXI. S. 551. Eine andere Auflage ist betitelt: „Beati Raimundi Lulli, doctoris illuminati et martiris, opera quinque saeculorum vicissitudinibus, illata et integra servata ex omnibus terrarum orbis partibus iam collecta, recognita amendis purgata, et in unum corpus adunata. Maguncia MDCCXXI. Die Sammlung enthält zehn Bände.

einen interkardinalen Kurs steuert, gegen die Kardinalrichtungen im Verhältniss von 3 : 4 fortschreitet, mit anderen Worten, dass von hundert in jener Richtung zurückgelegten Meilen, 75 der zurückgelegten Breitendifferenz und 75 der Längendifferenz zukommen, was, die Erde als ebene Fläche vorausgesetzt, ganz richtig wäre. Unmittelbar darauf folgt nachstehender eigenthümlicher Satz: „Ein Schiff, welches gegen Süden fährt, legt einen zweifachen Längenunterschied gegenüber einem solchen zurück, das nach Südosten steuert, und der Grund hierfür liegt in dem Umstande, dass Südost in der Mitte zwischen Süd und Ost liegt.“ Damit glaubte Lullus die nautische Wissenschaft erledigt zu haben, denn er fügt hinzu: „Declaratum est ergo per quem modum possunt cognoscere nautae in quo loco maris est navis, arbitrando distantias penes tramontana ad oriente, meridie atq. occidente, exaloch, lebeich, maistre & grech, respectu locis maris in quo consistit navis[1])“. Diese ganz besonders falsche Regel erhielt sich im Principe bis zu den Zeiten der ersten Weltumseglung. Unter den Begleitern Magalhaẽs' befand sich nämlich der italienische Edelmann Pigafetta, der, 1491 in Vicenza geboren, schon im Jugendalter grosse Vorliebe für die Schiffahrt zeigte, wesshalb ihn sein Vater Mathematik und Geographie erlernen liess. Im Jahre 1518 schloss sich der junge Pigafetta dem päpstlichen Gesandten am spanischen Hofe an, durch dessen Schutz und Vermittlung es ihm gelang, die Magalhaẽs'sche Expedition mitzumachen. Der Edelmann hielt während der Fahrt ein genaues Tagebuch, dem er eine Abhandlung über Schiffahrtskunde beigab[2]). Die bezüglichen Manuskripte lagen fast drei Jahrhunderte lang in der Ambrosianischen Bibliothek zu Mailand unbenutzt, bis sie endlich 1800 durch Amoretti veröffentlicht wurden, und zwar das Tagebuch ganz, die Abhandlung über Schiffahrt nur im Auszuge. Beim Kapitel „Bestimmung des Schiffskurses“ wird nun folgende, wörtlich übersetzte Regel aufgestellt:

„Willst du auf derselben Länge von Süd gegen Nord oder umgekehrt segeln?“ „Fahre immer auf dem nämlichen Meridian.“

„Willst du auf derselben Breite von Ost gegen West oder umgekehrt fahren?“ „Segle immer am nämlichen Parallelkreis.“

---

[1]) Die Ausdrücke tramontana, exaloch, lebeich, maistre und grech bedeuten N, SE, SW, NW und NE und sind aus der italienischen Benennung der Winde abgeleitet.

[2]) Primo viaggio intorno al globo terracqueo .. fatto dal cavaliere Antonio Pigafetta Ora pubblicato per la prima volta .. da Carlo Amoretti. Con un transunto del Trattato di navigazione dello stesso autore. Milano MDCCC.

„Willst du von einem Ort zu einem anderen segeln, der vom ersteren so weit in der Länge absteht, als der Breitenunterschied beträgt?"

„Fahre dann über 45°, d. h. gegen NO, SO, SW oder NW."

„Ist der Breitenunterschied grösser als der Längenunterschied, dann füge zu den 45 so viel Grade gegen den Pol dem du dich näherst hinzu, als der Breitenunterschied mehr enthält . . . Wenn aber die Längendifferenz grösser als der Breitenunterschied ist, so zieht man ebenfalls das Kleinere vom Grösseren ab, und der Kurs wird um so viel Grade weniger als 45 betragen, als der gebildete Unterschied beträgt."

Es folgen erläuternde Beispiele. Soll sich ein Schiff von Kap St. Vincent nach Kap Bojador begeben, so beträgt die Breitendifferenz 11°, die Längendifferenz 5½°. Der Breitenunterschied ist um 5½° grösser, als der Längenunterschied, daher der Kurs SW 5½° Süd. Hat man dagegen von Ferro nach Guadalupe zu segeln, so ist der Längenunterschied 44°, die Breitendifferenz 12°; letztere von ersterer abgezogen, ergiebt 32 und 45 — 32 = 13, daher der Kurs W 13° SW.

Diese Regeln sind offenbar unter dem Einflusse der Lullus'schen Schule verfasst und entstanden wahrscheinlich durch folgende Ueberlegung. Fährt man nach einem interkardinalen Kurs, so legt man ebensoviel in der Länge wie in der Breite zurück. Für jeden Grad, um den man sich nunmehr dem Meridian nähert, wird man um einen Grad mehr in der Breite als in der Länge gewinnen, denn bei Null oder 90° geht die ganze Distanz in Breiten- und beziehungsweise in Längenunterschied über.

Solche Begriffsverwirrungen dürfen uns nicht wundern, wenn wir bedenken, dass man noch im XV. Jahrhundert keinen Unterschied zwischen der Loxodrome — derjenigen Kurve auf der Kugeloberfläche nämlich, welche alle Meridiankreise unter gleichem Winkel schneidet — und dem grössten Kreis machte. Wurde doch ein Martin Alphonso da Sosa, einer der besten portugiesischen Lootsen, ungeduldig, als er gelegentlich der Rückreise vom La Plata-Flusse nach Europa mit beständigem Ostkurse durchaus nicht den Aequator erreichen konnte. Wenn der Südkurs, den die Portugiesen auf ihren Fahrten nach Afrika segelten, von einer in die andere Hemisphäre führte, warum sollte dies nicht jede andere Bugrichtung thun? Sosa konnte sich über diese eigenthümliche Erscheinung durchaus keine Erklärung geben, und so blieb ihm nichts übrig, als schliesslich gegen Norden zu wenden und die Zeit der Heimkehr abzuwarten, um sich bei dem grossen Gelehrten Pedro Nuñez Belehrung zu holen, welcher sich von seiner Lehrkanzel in Coimbra aus bereits grossen Ruf erworben hatte. Die Lösung des Problems erschien 1530 in einer in der Landes-

sprache abgefassten Schrift, welche später aus Rücksichten des allgemeinen Nutzens ins Spanische übertragen wurde[1]).

Weit vollständiger und besser waren die venetianischen Regeln der „Toleta", die einer Bemerkung Desimoni's zufolge[2]) mindestens aus den Jahren 1389—1390 zu stammen scheinen. Man kannte bis vor wenigen Jahren drei Auflagen der Toleta, eine vierte wurde vor kurzem in einer Bibliothek in England entdeckt, aber leider noch nicht beschrieben[3]). Die übrigen drei Auflagen befinden sich in Italien, und bestehen:

1. Aus einer Anweisung, die auf dem Atlas des Andrea Biancho (1436) enthalten ist.

2. Aus einem kurzen, von Morelli[4]) beschriebenen Manuskripte, betitelt: „Alcune raxion de marineri de mi Piero de Versi."

3. Aus einem ähnlichen Manuskripte, entdeckt in der Bibliothek Foscarini in Venedig, betitelt: „La rason de Martologio" und beschrieben durch Toaldo[5]).

Am ausführlichsten ist die „Toleta" auf Biancho's Atlas enthalten, die übrigen zwei Manuskripte bilden gewissermassen nur kurze Auszüge dieses Rechnungsverfahrens. Wir werden uns daher mit dem ersteren Exemplar beschäftigen[6]).

In der oberen Ecke links, auf dem ersten Blatte des genannten Atlas, findet sich eine Legende, die wir in deutscher Uebersetzung[7]) folgen lassen:

„Dies ist die Lehre von der Schiffahrt nach dem Rechnungsverfahren des Seemannes[8]), wie es sich aus dem nebenstehenden Kreise und dem Quadranten und der Tafel[9]) ergiebt, wonach wir denn auch die Zahlen in der Tafel dem Gedächtnisse einprägen und in alle Theile der Welt

---

[1]) De duobus problematis circa navigandi artem liber unus. In P. Nonii salaciensis, Opera. Basileae per Sebastianum Henricpetri.

[2]) Giornale ligustico. Genova 1875.

[3]) Wurde in den Atti dell' accademia dei Lincei anno CCLXXXVI 1889, Serie IV, Bd. V, S. 625 angezeigt. Das Manuskript befindet sich im British-Museum, Colect. Egerton.

[4]) Lettera varissima di Colombo. Bassano 1810. S. 40.

[5]) Saggi di Studi veneti. 1782. S. 43.

[6]) Nachstehend folgen wir den von Breusing in Kettler's Zeitschr. für wissensch. Geogr. Bd. II. S. 130 ff. gegebenen ausgezeichneten Erklärungen über die Toleta, mit dem Bemerken jedoch, dass Verfasser dieser Blätter eigens die Markusbibliothek in Venedig besuchte, um in dieses wichtige Dokument Einsicht zu nehmen und dadurch in die Lage kam, einige ergänzende Nachrichten aufzunehmen.

[7]) Nach Breusing a. a. O.

[8]) Im Text = „per la rason de martelojo."

[9]) „e per la toleta".

gehen könnten ohne Maassstab und Zirkel. Freilich muss jeder, der das Verfahren benützen will, gut multipliciren und dividiren können. Kunst der See heisst sein Schiff gut führen und, je nachdem dasselbe mit jedem Striche vorwärts und seitwärts kommt, sowohl mit einem Striche, als mit zweien oder dreien oder vieren, nach Seemanns Gebrauch die Summe aufmachen[1]). Und wenn dich jemand fragt, so besteht in dieser Summirung das ganze Rechnungsverfahren des Seemanns[2]). Freilich kommt die Rechnung nicht haarscharf aus, aber wir nähern uns damit hinreichend der Wahrheit. Sodann will ich dir auch noch zeigen, was ein Schiff gut macht, welches nach Westen gehen will und nicht kann. Und wenn es einen Strich niedriger steuert, und zwar südwestlicher, so wird es mit 100 Meilen Fahrt 20 Meilen seitwärts von West und 98 Meilen vorwärts kommen, mit 2 Strich 38 seitwärts und 92 vorwärts, mit 3 Strich 55 seitwärts und 83 vorwärts, mit 4 Strich 71 seitwärts und 71 vorwärts, mit 5 Strich 83 seitwärts und 55 vorwärts, mit 6 Strich 92 seitwärts und 38 vorwärts, mit 7 Strich 98 seitwärts und 20 vorwärts, mit 8 Strich 100 Meilen seitwärts und keine Meile vorwärts. Und endlich findet sich die Hinfahrt zum richtigen Kurse in der Tafel des Seemanns[3]) geschrieben, wie sich das in den Feldern der entsprechenden Spalte zeigt."

Unmittelbar neben dieser Legende findet sich nun die „toleta de martelojo", welche aus zwei in drei Spalten getheilten Tafeln besteht.

	largar[4])	avancar[4])		avancar	de retorno
per una quarta	20	98	per 1 quarta . .	51	50
per do quarte	38	92	per 2 quarte . .	26	24
per tre quarte	55	83	per 3 quarte . .	18	15
per quatro quarte	71	71	per 4 quarte . .	14	10
per cinque quarte	83	55	per 5 quarte . .	14	$6^{2}/_{1}$
per sie quarte	92	38	per 6 quarte . .	11	4
per sete quarte	98	20	per 7 quarte . .	$10^{5}/_{1}$	$5^{1}/_{10}$
per oto quarte	100	000	per 8 quarte . .	8	000

Die Worte „quarta" und „quarte" bedeuten „Strich" und „Striche". Die Tafel zur Linken giebt für ein rechtwinkliges Dreieck, in welchem der spitze Winkel in Strichen ausgedrückt ist und dessen Hypotenuse 100 Meilen beträgt, die dem Winkel gegenüberliegende (das alargar der

[1]) Die Summe aufmachen = saver la suma de martelojo.
[2]) Rechnungsverfahren des Seemanns = raxon de navegar.
[3]) in la toleta del martelojo.
[4]) Auf dem Original zu stark nach links verschoben.

Tabelle) und die anliegende Kathete (avancar), beide gleichfalls in Meilen. In der Tafel zur Rechten ist für dieselben Winkel und eine gegenüberliegende Kathete von 10 Meilen die Hypotenuse und die anliegende Kathete gegeben, wobei aber die Ueberschriften lauten müssten[1]): retorno und avancar de retorno." Was die Zahlen der Tabelle anbelangt, so enthalten sie einige Fehler. So müsste in der ersten Tafel neben „tre quarte" 56 anstatt 55 stehen; in der zweiten sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

per 5 quarte	12	6½
„ 7 „	10⅕	2
„ 8 „	10	000

Unter der Legende bemerkt man zwei Figuren, die wir näher besprechen wollen. Rechts von beiden steht eine italienische Kompassrose. Auf demselben Blatte unten links finden sich dann aber noch drei Tafeln, welche nur eine Wiederholung der beiden obenstehenden bilden.

Was nun die Aufstellung der Tafel betrifft, so glaubte man bei dem Verfertiger derselben eine Kenntniss der trigonometrischen Funktionen voraussetzen zu dürfen. Davon kann ebenso wenig die Rede sein, wie von einer Berechnung derselben mit Hülfe des pythagoräischen Lehrsatzes, und sind vielmehr die Zahlenwerthe, wie Breusing gezeigt hat, graphisch ermittelt worden.

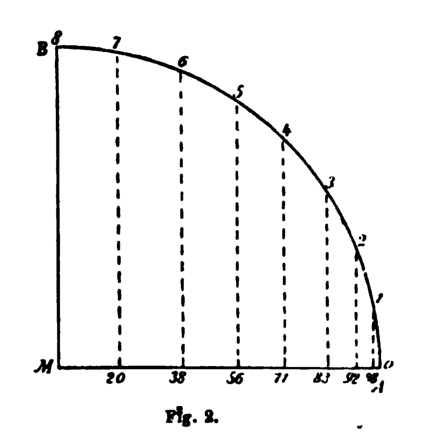


Fig. 2.

Um die erste Tafel anzufertigen, schlug man mit einem hunderttheiligen Maassstabe MA (Fig. 2) einen Viertelbogen AB und theilte ihn in die acht Kompassstriche, fällte aus den Theilpunkten des Bogens die Ordinaten auf den Halbmesser MA, las die Grösse der Abscissen vom Maassstabe ab und erhielt dadurch für jeden Strich die anliegende Kathete, die in der Tafel mit „avancar" bezeichnet ist. Sie giebt an, wie viel Meilen das Schiff auf abweichendem Kurse mit 100 Meilen Fahrt im Sinne des richtigen Kurses „vorwärts" kommt. Dieselbe Zahlenreihe in entgegengesetzter Folge gab dann für die Komplementswinkel die gegenüber liegenden Katheten, die in der Tafel mit „alargar" bezeichnet sind. Sie

[1]) Breusing a. a. O., S. 131.

geben an, wie viele Meilen das Schiff auf abweichendem Kurse mit 100 Meilen Fahrt seitwärts vom richtigen Kurse steht.

Die zweite Tafel erhielt man dadurch, dass man vom Scheitelpunkte A (Fig. 3) eines rechten Winkels aus, auf dem einen Schenkel AB ein Stück von 10 Theilen abtrug, im Endpunkte B dieses Stückes an BA die Strichwinkel anlegte, deren Schenkel bis zum Durchschnittspunkte mit dem anderen Schenkel des rechten Winkels verlängerte und in den entstehenden rechtwinkligen Dreiecken die Hypotenuse und die zugehörige gegenüberliegende Kathete abmass. Jene gab die Werthe des „ritorno“, die Anzahl Meilen nämlich, die man von einem Punkte aus, der zehn Meilen vom richtigen Wege abstand, auf geradem Wege hinwärts zurückzulegen hatte, um unter einem gegebenen Winkel zum rechten Wege zurückzugelangen; und die zugehörigen Katheten gaben die Meilenzahl, die man damit im Sinne des rechten Weges vorwärts gekommen war, das „avancar di ritorno“.

Fig. 3.

Von der Toleta wurde nur dann Gebrauch gemacht, wenn der Wind ungünstig war, d. h. dem Schiffer nicht gestattete, auf geradem Wege zum nächsten Bestimmungsorte zu gelangen. Ein Beispiel wird den beobachteten Vorgang am besten illustriren.

Nehmen wir an, dass A (Fig. 4) der Abfahrtsort eines Schiffes sei, dessen Bestimmungsort NNO vor ihm liegt, und dass der Wind aus NNW wehe. Dann liegen zwischen dem direkten Kurs NNO und der Windrichtung NNW nur vier Strich, und so dicht am Winde kann man nicht segeln; man wird etwa NO segeln (AC), und dieser Kurs weicht vom direkten (AB) zwei Strich ($\sphericalangle$ CAm = 2 Strich) ab. Hatte der Schiffer auf diesem Kurse NO z. B. 39 Seemeilen zurückgelegt, so lag ihm daran, zu wissen, wie viel Meilen seitwärts und wie viel Meilen vorwärts im Sinne des direkten Kurses AB er gekommen war; mit anderen Worten, er wollte Am und mC kennen, wobei

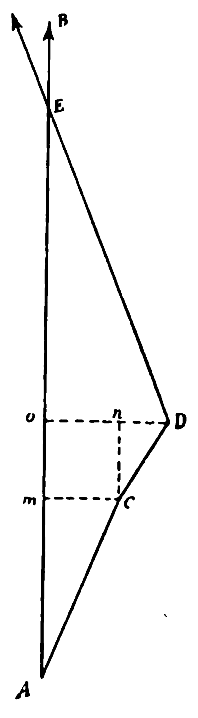


Fig. 4.

$Cm \perp AB$ steht. Zu diesem Zweck ging er in die erste Tafel mit zwei Strich ein und fand

largar = 38 avancar 92.

Diese Werthe entsprechen einer Fahrt von 100 Meilen. Um die Theilbeträge für 39 Meilen zu ermitteln, hat man die Proportionen:

$$100 : 39 = 38 : mC \qquad mC = 15$$
$$100 : 39 = 92 : Am \qquad Am = 36.$$

In C sprang der Wind z. B. nach NW. Dann konnte der Schiffer nicht mehr den Kurs NO (AC), sondern er musste einen Strich niedriger, also den Kurs NOzO (CD), steuern, und dieser machte mit dem direkten Kurs NNO einen Winkel von drei Strich. Segelte er auf diesem Kurse 18 Seemeilen, so hatte er, ähnlich wie früher:

$$100 : 18 = 56 : nD \qquad nD = 10.$$
$$100 : 18 = 83 : Cn \qquad Cn = 15.$$

Bis D war er also im Ganzen seitwärts gekommen:

$$mC + nD = oD = 15 + 10 = 25 \text{ Meilen}$$

und vorwärts:

$$Am + mo = Ao = 36 + 15 = 51 \text{ Meilen.}$$

Nun aber sprang der Wind um und wurde ENE. Das gab dem Schiffer die Möglichkeit, zum geraden direkten Weg zurückzukehren. Er wandte desshalb sein Schiff auf die andere Seite und steuerte den Kurs, der mit der Windrichtung ENE einen Winkel von sechs Strich machte, also Nord (DE). Um zu erfahren, wie viel Meilen er auf diesem Kurse segeln sollte, um bis zur Linie AB zu gelangen, und um wie viel Meilen er sich dann im Ganzen seinem Bestimmungsort genähert haben würde, benutzte er die zweite Tafel. Der Winkel, unter dem sein Nordkurs den direkten Kurs NNO schnitt ($\sphericalangle$ DEo), war zwei Strich, und so erhielt er aus den Tafeln für zehn Meilen:

hinwärts 26, vorwärts 24

und für die gegebenen Werthe

$$26 : 10 = DE : 25 \qquad DE = 65.$$
$$24 : 10 = oE : 25 \qquad oE = 60.$$

Hatte er jene 65 Meilen im Nordkurs zurückgelegt, so stand er im Kreuzungspunkte E und war seinem Bestimmungsorte auf direktem Kurse um den Betrag AE näher, der gleich ist:

$$AE = Ao + oE = 51 + 60 = 111 \text{ Meilen.}$$

So haben wir hier eine bereits vollständig ausgebildete Rechnung mit Koordinaten vor uns, und eben das Zusammenlegen der Koordinaten

war das, was man als „Suma de martelojo“ bezeichnete. Die Summirung wurde natürlich je nach den gesteuerten Kursen auch eine Addition entgegengesetzter Grössen. In der heutigen Nautik bezeichnet man dieses Verfahren mit dem Namen der „Kurskoppelung“, nur ist gegenwärtig die Wahl der Koordinaten eine andere. Weil nämlich die mittelalterlichen Seekarten, von welchen wir gleich sprechen werden, kein Gradnetz hatten, so bezog man die Rechnung auf den einzuhaltenden direkten Kurs, während unsere gegenwärtigen Seeleute als Koordinatensystem das Netz der Breiten- und Längenkreise benutzen.

Von den zwei früher erwähnten, auf demselben Blatte befindlichen Figuren diente eine offenbar der graphischen Lösung der hier erörterten Aufgaben. Unsere Fig. 5 giebt die eine davon, mit Hinweglassung eines auf der oberen Seite des eingezeichneten Quadrates befindlichen Engels, der im Original einen geöffneten Zirkel handhabt, als Zeichen eben, dass bewusste Figur dem gemeinten Zwecke gewidmet ist. Man kann jedem Felde des Quadrates einen Werth von einer, zehn oder hundert Quadratmeilen beilegen, und dann entsprechen die Seiten des ganzen Quadrates 8, 80 oder 800 Meilen. Für die Abmessungen der Unterabtheilungen bemerkt man über zwei Felder der oberen Quadratseite eine Skala, auf welcher die Ablesung von 0,2 Theilen der Einheit noch direkt gestattet ist. Es fällt aber auf, dass das Quadrat falsch entworfen wurde, und die Benutzung desselben musste zu fehlerhaften Resultaten führen. Um nämlich im Quadrate die Strichtheilung einzutragen, hat der Verfasser desselben von dem bekannten geometrischen Satze Nutzen ziehen wollen, dass die Peripheriewinkel den halben auf gleichem Bogen aufstehenden und im halben Kreise befindlichen Centriwinkeln gleich sind. Verbindet man nämlich die Punkte NO und SO einer Strichrose durch eine gerade Linie und zieht vom NO-Punkt Linien nach den Strichpunkten SOzS, SSO, OzS u. s. w., so schliessen diese Linien mit der erstgezogenen Winkel von $1/2$, 1, $1^1/2$ u. s. w. Strichen ein. Auf dem Bilde des Biancho ist nun die Konstruktion zwar in diesem Sinne durchgeführt, aber die Eck-

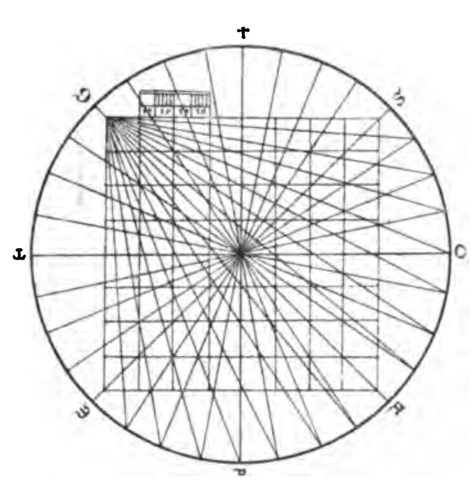


Fig. 5. Reduktionsquadrat auf Biancho's Karte.

punkte des Quadrates fallen nicht mit den Interkardinalpunkten überein, wodurch die Figur falsch wird.

Die von Toaldo mitgetheilte Auflage des Martologio enthält unter den sonstigen Beispielen, welche den Gebrauch dieser Schiffahrtsregeln erläutern, auch die Lösung eines Küstenschiffahrtsproblems, und zwar desjenigen, bei welchem es sich darum handelt, die geographische Schiffsposition aus zwei Peilungen desselben Küstenpunktes und des in der Zwischenzeit zurückgelegten Weges zu bestimmen. Da aber die Toleta nur rechtwinklige Dreiecke auflösen kann, so ist das Problem nicht in seiner Allgemeinheit behandelt, sondern nur der Fall betrachtet, dass der gesegelte Kurs mit einer der beiden Peilungen einen Winkel von 90° bildet.

Mit der Einführung der graduirten Karten, von welchen sofort die Rede sein soll, mussten natürlich die Berechnungen der geodätischen Nautik auf das durch das Gradnetz bedingte Koordinatensystem bezogen werden. Die älteste Form eines solchen Verfahrens fanden wir unter den Inkunabeln der Münchener Hofbibliothek [1]) in einem portugiesischen Werkchen: „Rejimento do astrolabio e do quadrante" vor, und wird dort angegeben: 1. um welchen Betrag man in den acht Hauptstrichen segeln muss, um die Breite um einen Grad zu verändern; 2. um wie viel man sich dabei vom Meridian entfernt. Diese Regeln sind in folgender Art verfasst:

„Item per una quarta releva per grãao dezasete lleguoas et cimquo sexmos delleguoa. Et afastas de lynha dereyta tres leguoas et meca."

„Item per duas quartas releva per grãao dezanoue leguoas et huum sexmo de leguoa" u. s. w. Tabellarisch zusammengestellt sind die angegebenen Werthe folgende:

Breitendifferenz = 1°.

Kurswinkel	Abweichung	Distanz
1 Strich	3 1/2 Leguen	17 5/6 Leguen
2 „	7 1/2 „	19 1/6 „
3 „	11 5/6 „	21 1/3 „
4 „	17 1/2 „	24 3/4 „
5 „	26 1/6 „	31 1/4 „
6 „	42 1/2 „	46 1/7 „
7 „	85 „	87 1/6 „

[1]) Inc. Mon. 1551m 4.°

Diese Form wurde auch von Enciso in seiner „Suma de Geographia“ beibehalten, und zwar in beiden von diesem Werke erlebten Auflagen. (Sevilla 1516 und 1530.)

Eine weitere Vervollkommnung der geodätischen Navigationskunde war so lange nicht möglich, als man nicht über die Natur der von einem im gleichen Kurse segelnden Schiffe beschriebenen Kurve, der Loxodrome nämlich, richtige Begriffe gewann. Das Verdienst, die Seeleute in dieser Beziehung auf richtige Fährten geleitet zu haben, gebührt zunächst dem Mathematiker Nonius, der jedoch in Bezug auf die Proportionalität des Radius Vektors der Loxodrome einen Fehler beging. Letzteren berichtigte der berühmte deutsche Stevin (1599), dessen der Schiffahrt nützliche Thätigkeit jedoch in das von uns nicht mehr in Betracht zu ziehende 17. Jahrhundert hinein fällt.

Mit nautischen Aufgaben beschäftigte sich am Ende des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts ein anderer deutscher Gelehrter, der Nürnberger Johann Werner, der bei innigerer Berührung mit den seefahrenden Nationen gewiss so manches Nützliche eingeführt hätte, dessen Erfolge jedoch vorläufig unbekannt blieben. An späterer Stelle werden wir seiner nochmals zu gedenken haben, hier müssen wir aber hervorheben, dass gelegentlich seiner Untersuchungen über verschiedene Probleme aus der mathematischen Geographie zwei Lösungen zur Sprache kommen, die unmittelbar der Nautik angehören, nämlich die Ermittelung der Bogengrösse eines Parallelgrades in beliebiger Breite und die Berechnung der Entfernung zweier Punkte auf der Erdoberfläche[1]).

Während man in Spanien noch eigene Begriffe über die Abnahme der Parallelkreisbogen hatte, berechnete Werner nach ganz exakten Principien eine Tabelle, um für ein beliebiges Breiten-Argument die Länge eines dortigen Parallelgrades in Theilen eines Aequatorgrades auszudrücken. Beim zweiten erwähnten Problem wird ganz richtig angegeben, dass die fragliche Distanz als Bogen eines grössten Kreises berechnet werden muss. Freilich lag dem deutschen Werner bei der Behandlung dieser Aufgaben die Geographie des Byzantiners Georgius Amirucius vor; allein damit werden die Verdienste des Nürnberger Astronomen nicht geschmälert, dem wir es ja zu verdanken haben, wenn uns die Erinnerung an Amirucius erhalten wurde. Dagegen hat Werner überhaupt ganz selbständig ein weiteres Problem gelöst, welches sowohl eine geodätische als auch ausgedehnte astronomische Verwendung findet. Noch der grosse

[1]) Nach Günther's „Studien zur Geschichte der mathem. und physik. Geographie. Halle a. S. 1879“.

Königsberger, Johannes Müller, hatte die Aufgabe: „Ein sphärisches Dreieck aufzulösen, von welchem die drei Seiten gegeben sind", als sehr schwierig bezeichnet, und von der Mehrzahl der Autoren wurde diese Frage als transscendent erachtet. Werner kleidete dasselbe in folgende Form ein: „Bei gegebenen geographischen Breiten zweier Orte und bei bekannter Entfernung derselben ihre Längendifferenz zu berechnen". Bekanntlich lassen sich die meisten Aufgaben aus der nautischen Astronomie nach diesem Auflösungsfall aus der sphärischen Trigonometrie behandeln, und es wird daher interessiren zu erfahren, wie unser Nürnberger denselben erledigte.

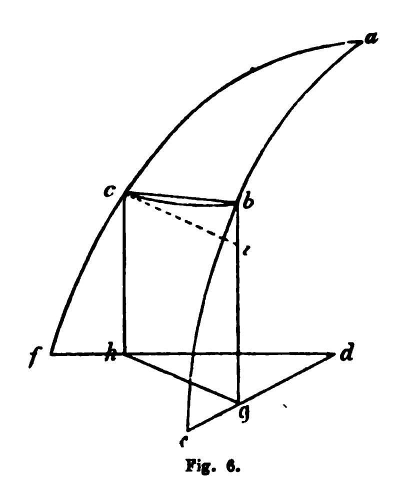


Fig. 6.

Sind b und c (Fig. 6) die beiden Orte, so verlängert er zunächst die Bogen ab und ac, bis sie den Aequator schneiden; sodann ist arc ef = ∢ eaf der gesuchte Winkel. Von b und c sind auf de und df die Perpendikel bg und ch gefällt, von denen sich nachweisen lässt, das sie bekannt sind. Bezeichnet man in der That den Kugelradius mit R, die Breiten mit β_1 und β_2, so ist:

$$bg = R \sin \beta_1 \quad ch = R \sin \beta_2.$$

Nunmehr macht er, wenn $bg > ch$, $gi = hc$ und verbindet c mit i. Die gi ∥ ch bestimmen eine Ebene, welcher auch die Graden ci und gh angehören müssen, das Viereck cigh ist ein rechter und ci ⧣ gh. Die Sehne cb ist ebenfalls bekannt, und man hat jetzt in dem bei i rechtwinkligen Dreieck eine Kathete und die Hypotenuse als gegeben. Bezeichnet man die Distanz mit d, so ist:

$$ci = \sqrt{bc^2 - bi^2}$$

da $ci = gh$, so kennt man nun im △ dgh die drei Seiten, und laut Cosinussatz der ebenen Trigonometrie:

$$\cos gdf = \frac{gd^2 + hd^2 - gh^2}{2gd \, . \, hd};$$

gdf giebt aber eben die gesuchte Längendifferenz.

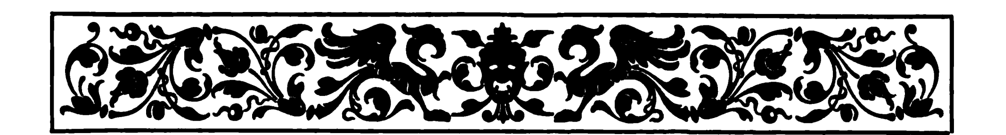
Werner's Studien blieben, wie gesagt, unbekannt und unbenutzt. Hätte aber der gelehrte Nürnberger, sowie Nonius Gelegenheit gehabt, die Bedürfnisse der Seefahrer näher kennen zu lernen, so hätte man von

seinem genialen Kopf und bei dessen Vorliebe für Gegenstände aus der mathematischen Geographie viel Nützliches erwarten dürfen.

So beschränkte sich also die geodätische Nautik im Zeitalter der Entdeckungen auf die Ermittelung des Ankunftspunktes nach dem gesteuerten Kurse und der gesegelten Distanz durch Benutzung falscher und besserer Tafeln, und beging ohne Weiteres den Fehler, die im Parallelkreis zurückgelegte Meilenanzahl als Längendifferenz zu betrachten.

Gehen wir nun zur Betrachtung der Hülfsmittel über, die für diese Rechnungsarten dem Seefahrer zur Verfügung standen.





II. KOMPASS UND SEEKARTEN.



Den Kompass aus dem fünfzehnten Jahrhundert müssen wir uns so primitiv als möglich vorstellen. Aus dem Boden einer hölzernen Büchse erhob sich ein Stift, auf dessen Spitze die aus Papier angefertigte und mit der Nadel versehene Kompassrose frei schwebte. Die Rose trug die Sechzehntheilung; die Nadel bestand zuweilen aus einem langen Dorne, zuweilen hatte sie die Form eines Dreiecks und vielleicht auch eines Rhombus. Nebenstehende Fig. 7 zeigt das Bild einer Kompassrose, wie sie auf dem vorher erwähnten Atlas des Andrea Biancho gezeichnet erscheint. Der schraffirte Theil stellt aller Wahrscheinlichkeit nach die Kompassnadel dar. Ein einfacher Glasdeckel schützt die Rose vor Wind- und Wetter-Einflüssen. Einer besonderen Visirvorrichtung bediente man sich bei Seekompassen nicht, obwohl eine solche schon durch P. Peregrinus für die Bestimmung des Azimuthes der Gestirne bereits erdacht und an dem Kompass angebracht worden war[1]). Sie bestand aus einem einfachen, im Mittelpunkt des (Fig. 8) Deckels

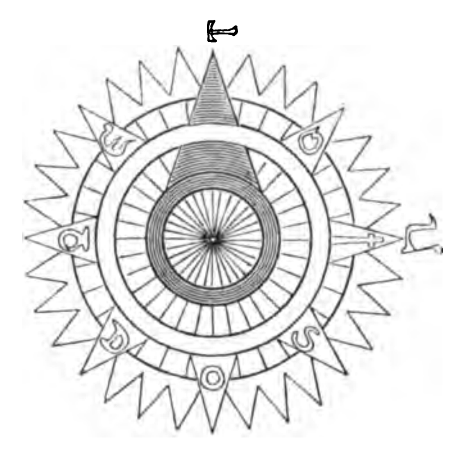
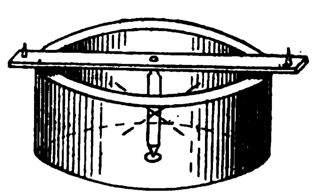


Fig. 7. Kompassrose auf Biancho's Karte.

[1]) Die Abhandlung des P. Peregrinus über den Magnetismus (1269) wurde durch Boncompagni im „Bulletino di Bibliografia e di Storia delle scienze matem. e fisiche" Bd. I und IV veröffentlicht.

drehbaren und an beiden Enden mit Visirspitzen versehenen Lineals, welches für damalige Zeiten schon als etwas Gelungenes angesehen werden kann. Aber obwohl aus dem früher angeführten Beispiel der Lösung eines Küstenschiffahrtsproblems, so wie aus dem Tagebuche des Kolumbus, wo von der Bestimmung der Lage des Polarsternes gegenüber dem Nordende der Nadel die Rede ist, hervorzugehen scheint, man habe Peilungen terrestrischer und auch himmlischer Objekte genommen, so bürgerte sich die Vorrichtung des Peregrinus unter den Nautikern einstweilen nicht ein. Und auch später im sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderte, als man schon ganz vorzügliche sogenannte Peil- oder Azimuthalkompasse erfunden hatte, zogen die Seeleute vor, die Kompassbüchse mit zwei vertikalen, diametral gegenüberliegenden Oeffnungen zu versehen, über welche hinweg visirt wurde [1]). Oder man versah den Kompassdeckel mit einem einfachen, als Durchmesser gespannten Faden, oder endlich mit einem Giebeldach, und zog den Faden über letzteres. Zur Zeit des Kolumbus dürfte man aber eventuelle Peilungen einfach durch Augenmaass und durch Visiren mit der Hand genommen haben, wie dies Küstenfahrer, im Mittelmeer wenigstens, heutigen Tages noch zu thun pflegen.


Fig. 8. Bussole des Peter Peregrinus.

Künstliche Magnete erfand man in viel späteren Zeiten, weshalb man die Rosennadel von Zeit zu Zeit mit dem Magnetstein, den man jedesmal mitnahm, streichen musste. Wir finden auch nirgends besonders erwähnt, ob der Kompass schon damals mit jener Vorrichtung versehen war, wodurch er in seiner horizontalen Lage schwebend erhalten wird, und die man als „Cardanische Aufhängung“ zu bezeichnen pflegt. Dass Cardan nicht der Erfinder derselben gewesen sei, geht aus einer Stelle seines Werkes: „De subtilitate“ hervor, wo er schreibt [2]): „Man hat die Erfindung gemacht, den Stuhl des Kaisers so einzurichten, dass dieser beim Fahren trotz aller Schwankungen immer unbeweglich und bequem sitzt. Es geschieht dies durch eine Verbindung von Bügeln . . . . Das Princip ist den Lampen entlehnt, die, man mag sie halten wie man will, doch das Oel nicht verschütten, trotzdem sie offen sind.“ Daraus ersieht man, dass Cardanus erstens die Erfindung nicht machte, zweitens, dass das Princip

[1]) Radouay, Remarques sur la Navigation. Paris 1727.

[2]) Lib. XVII. De artibus artificiosisque rebus. Nach Breusing in Ztschr. d. Berl. geogr. Gesellsch. Bd. IV.

derselben zu seiner Zeit bereits für Lampen angewendet wurde. Breusing stellte sich die Frage, welchen Kaiser Cardanus hier meint; da er ohne weiteren Zusatz vom Kaiser spricht, so liegt es nahe, an seinen Zeitgenossen Kaiser Karl V. zu denken, um so mehr als dieser ein grosser Liebhaber von mechanischen Kunstwerken und Geräthen war. Andererseits aber ist bekannt, dass Kaiser Commodus einen Reisewagen besass, bei dem die Sitze „durch verschlungene und bewegliche Steigbügel nach jeder beliebigen Richtung gedreht werden konnten, wie es Wind und Sonne forderten". Professor Ernst Mayer bemerkt, dass er in Paris, Dresden und Nürnberg, allwo er sämmtliche Instrumentensammlungen und Museen besichtigte, keinen Kompass aus dem fünfzehnten und aus der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts sah, der die bewusste Aufhängevorrichtung getragen hätte[1]). Der älteste ihm zu Gesicht gekommene, mit derselben versehene Kompass stammte aus dem Jahre 1578 und trug „mehr Ringe als erforderlich", eine Anordnung — glaubt Mayer —, die nur als Vorsichtsmaassregel aufgefasst werden kann, die wir aber lieber als den Anfang einer noch wenig erprobten Anwendung ansehen möchten, über welche keine Erfahrung noch vorlag.

Ist der Brief des Kolumbus an die Könige von Spanien über die von ihm in seinen Jugendjahren ausgeführte Expedition nach Tunis echt und die ganze Geschichte nicht erdichtet, so müsste man annehmen, dass man im fünfzehnten Jahrhundert auch die Nadel auf der Rose beweglich einrichtete, vielleicht um den durch die magnetische Deklination verursachten Fehler zu beseitigen. Kolumbus erzählt nämlich, dass er im „Auftrage des Königs René nach Tunis habe segeln sollen, um dort die Galeazze „Fernandina" wegzunehmen. Die Mannschaft sei aber verzagt, als sie an der Südspitze Sardiniens erfuhr, dass in Tunis eine grössere Anzahl von Kriegsschiffen liege, und habe verlangt, nach Marseille zurückzukehren, um Verstärkung zu holen. Da habe Kolumbus die List gebraucht, der Rose über der Nadel Abends die entgegengesetzte Richtung zu geben; das Schiffsvolk habe geglaubt, nach Norden zu segeln, während das Schiff einen Südkurs steuerte und sich bei Tagesanbruch im Angesichte des Kaps Karthago befand".

Durch obige Erzählung ist zwar die Beweglichkeit der Nadel möglich gemacht, aber nicht ganz sicher gestellt. Denn bei dem Umstande, dass die Nadeln aus schlechtem Eisen und beziehungsweise aus solchem von sehr geringer Koërcitivkraft bestanden, hätte Kolumbus die magnetischen

[1]) Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, 1879, S. 334.

Pole auch durch Umstreichen der Nadel mit dem Magnetstein verändern können. Sehen wir also, welche Daten sonst zur Verfügung stehen, um zu entscheiden, ob man die magnetische Deklination im fünfzehnten Jahrhundert kannte oder nicht.

Auf dem Leidener Codex der „Epistola Petri Perigrini Adsigerii in superrationibus naturae magnetis“ liest man eine Anmerkung, laut welcher die magnetische Deklination dem Peter Peregrinus bekannt gewesen sein müsste. Wir können aber, ohne uns mit besonderen Auseinandersetzungen länger aufzuhalten, über diesen Punkt hinwegspringen, weil der Leidener Codex offenbar aus dem XVI. Jahrhundert stammt, während 17 oder 18 andere ältere Abschriften dieses Briefes die bewussten Anmerkungen nicht enthalten. Ebenso scheint die Rose, welche auf der Karte des Andrea Benincasa (1476) vorkommt[1]) und worauf die Nadel in der deklinirten Stellung gezeichnet erscheint, später hinzugefügt worden zu sein. Denn diese Rose entspricht nicht der damals üblichen Art, dieselbe darzustellen; ausserdem wäre es unbegreiflich, warum Benincasa, falls er die Deklination gekannt hätte, seine spätere Karte (1482), die im Original in der Universitäts-Bibliothek zu Bologna aufbewahrt wird, wieder mit der missweisenden Rose, d. h. mit einer Rose, deren Nordstrich mit dem Nordende der Nadel zusammenfällt, versehen hätte. Als Beweis für die Bekanntschaft mit der Deklination in älteren Zeiten führt Libri[2]) das Bild einer Rose auf einem Codex der Arsenalsbibliothek zu Paris an, worauf die Nadel wieder nicht genau mit dem Nordstrich übereinfällt. Auch hier wurde jedoch nachgewiesen, dass es sich um eine Ungenauigkeit des Zeichners handelt, der einen ziemlich rohen Entwurf des Kompassblattes ausführte. Endlich glaubt man die zweite der auf dem ersten Blatte des Atlas von Bianchо enthaltenen geometrischen Figuren mit der Kenntniss der Deklination im fünfzehnten Jahrhundert in Zusammenhang bringen zu sollen; nur sind die bisher gelieferten Deutungen derselben unrichtig und unbegründet.

Schon im vorigen Jahrhundert meinte Formaleoni[3]), dass die fragliche Figur (Fig. 9) durch die sich schneidenden Geraden die Richtungen angeben sollte, die man zu steuern hätte, um sich von dem Einflusse der Deklination frei zu halten. In welcher Weise er sich diese Verwandlung vorstellte, sagte er aber nicht. Mit dieser Figur beschäftigten sich auch

[1]) Lelewell, Géogr. du moyen-âge. Atlas, Blatt XXXIV.
[2]) Histoire des sciences mathem. en Italie, Paris, 1838 S. 71 ff.
[3]) Saggio sulla nautica antica dei Veneziani, Venezia CIƆIƆCCLXXXIII.

Zurla[1]) und Bertelli[2]); Ersterer blieb jedoch ganz unverständlich, und Bertelli schreibt sehr verwirrt. Wir haben vor Kurzem versucht, eine annehmbare Erklärung der Figur zu geben[3]), und kamen zu dem Schlusse, dass sie möglicherweise den ersten Schritt zur Erzeugung eines jener Instrumente bildet, die man heutigen Tages unter dem Namen von „Dromoskopen" für die Kursverwandlung verwendet. Darf man nämlich voraussetzen, dass n den geographischen, n′ den magnetischen Nordpol vorstellt, so kann diese Figur bei der Verwandlung von magnetischen in wahre Kurse und umgekehrt insofern nützlich sein, als die Richtung, nach welcher die Korrektion aufzutragen ist, vor Augen liegt. Andererseits konnten aber im dritten und vierten Quadranten, wo Verwechselungen leichter möglich sind, die Chorden für die Verwandlung wie folgt dienen.

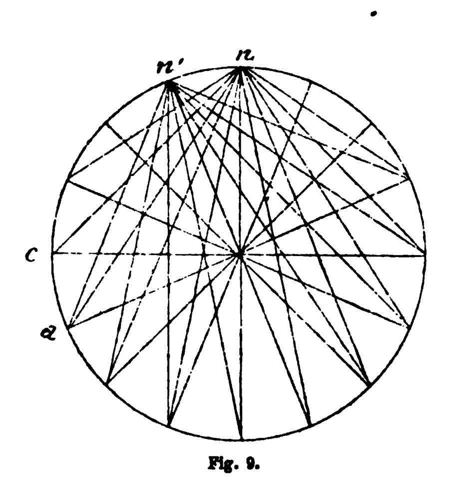


Fig. 9.

War z. B. der wahre Kurs WSW gegeben, so suchte man denselben bei a auf und folgte der Sehne an′, welche zum magnetischen Nordpol führt; wären die Chorden nach allen Punkten der Rose ausgezogen, so wäre die an′ die vierte derselben links von n′. Man ging nun von n′ nach dem geographischen Nordpol n über und kehrte zur Peripherie längs der vierten Chorde links von n zurück; so gelangte man zum Punkte c, zum W Strich nämlich, welcher den gesuchten magnetischen Kurs ergab. In gleicher Weise kann ein gegebener wahrer Kurs in den magnetischen verwandelt werden, indem man jedoch die Sekante zuerst bis zum magnetischen Nordpol verfolgt.

Auch diese Lösung kann durchaus nicht befriedigen; übrigens wäre es möglich, dass die Figur unvollständig geblieben oder unrichtig abgezeichnet worden sei, gerade so wie dies bei der Toleta und beim Reduktionsquadrat der Fall ist, was auf die mathematischen Kenntnisse des Biancho kein besonderes Licht wirft.

So haben wir also nichts Verlässliches, woraus auf die Kenntniss der

---

1) Di Marco Polo e degli altri viaggiatori Veneziani più illustri. Venezia.

2) Im Bull. von Boncompagni, Bd. I, S. 412—413.

3) „L'infanzia della scienza nautica" in Rivista marittima, Roma 1890, Heft Juli-August.

magnetischen Deklination geschlossen werden könnte, und die erste bestimmte Anführung derselben ist jene, die man im Tagebuche des Kolumbus vorfindet. Am 13. September 1492 fiel es nämlich auf der „Sta. Maria" auf, dass die Kompassnadeln nicht mit dem Polarstern übereinstimmten und dass früh und abends Stern und Nadel verschiedene Abweichungen zeigten. Aus dieser Stelle des Tagebuches hat man wiederholt gefolgert, dass Kolumbus und seine Leute die Deklination bis zu jenem Augenblicke nicht kannten. Prüfen wir aber genauer das Tagebuch.

Am 13. September findet man folgende Anmerkung[1]): „. . . . am Abend fand er, dass die Nadeln einen halben Strich nach Westen abfielen, und in der Morgendämmerung um einen weiteren halben Strich, woraus er erkannte, dass die Nadel nicht gegen den Nordstern gerichtet war, sondern gegen einen anderen fixen und unsichtbaren Punkt. Diese Veränderung hatte früher Niemand gekannt, und er hatte somit Grund, sich darüber zu wundern. Aber er wunderte sich noch mehr am dritten Tage, als er fast hundert Leguas weiter fortgeschritten war; denn die Nadeln deklinirten am frühen Abend schon um einen Strich, und am Morgen stimmten sie mit dem Nordstern überein." Am 30. September[2]) beobachtete er wieder das Phänomen, und nun wurden darüber auch die Piloten unruhig, indem sie befürchteten, dass der Kompass seine Dienste zu versagen anfange.

Wir müssen nun bemerken, dass im Originale der „Historie" am 13. September genau gesagt wird: „La qual varietà sino all' hora mai non haueua conosciuta alcuno", und das Wort „Varietà" lässt sich ebenso gut mit „Verschiedenheit" als auch mit „Veränderung" übersetzen. Was ist es also, das Kolumbus in Erstaunen setzte, die Deklination überhaupt, oder die Veränderung derselben? Auch über diesen Punkt wird sich wahrscheinlich nicht mehr Unzweifelhaftes sagen lassen.

Aus den Worten des Tagebuches, Kolumbus habe anerkannt, dass die Nadel nicht gegen den Nordstern, sondern gegen einen unsichtbaren fixen Punkt des Himmels weist, sollte man glauben, dass ihm die Deklination doch ganz fremd war. Andererseits zeigten die Piloten erst dann Besorgniss, als die Nadel um einen ganzen Strich deklinirte, und dies gestattet wieder die Annahme, dass ihnen geringere Abweichungen nicht als etwas Ausserordentliches vorkamen.

Wenn wir nun bedenken, dass man das Mittelmeer mindestens im dreizehnten Jahrhunderte schon mit Kompass und Karte befuhr, dass die

[1]) Nach Historie Kap. XVII.
[2]) a. a. O. Kap. XIX.

venetianischen und genuesischen Schiffe ihre Fahrten vom Schwarzen Meer bis zu den Küsten des Atlantischen Oceans ausdehnten, dass die damaligen Seekarten aus Handzeichnungen bestanden und somit nicht oft erneuert werden konnten, so können wir uns nicht vorstellen, dass ihnen die Abweichung in der Stellung der Nadel ganz unaufgefallen blieb. Wir müssen annehmen, dass, da jede Schiffahrt auf Kurs und Distanz beruhte, die Deklination bemerkt werden musste, indem sie im Schwarzen Meer wesentlich verschieden von der an den Küsten des Atlantischen Oceans gewesen sein muss. Die Kompassnadel, die im Schwarzen Meer mit dem Nordstern übereinstimmte, konnte in Lissabon nicht das Gleiche thun. Noch mehr musste es auffallen, dass die mit der Bussole abgemessenen Peilungen keine Uebereinstimmung zeigten, sobald sie auf ältere Karten aufgetragen wurden. Dies alles berechtigt zur Annahme, dass die magnetische Abweichung zur Zeit der Entdeckung Amerika's nicht ganz unbekannt gewesen sein dürfte, ja man fühlt sich versucht, zu glauben, dass eine „question fort célèbre", die im siebzehnten Jahrhundert im Mittelmeer bestand und auf eine positive Kenntniss der Deklination hinweist, aus vorkolumbischen Zeiten stammt. Es schreibt nämlich Dechales[1]): „Woher kommt es, dass Diejenigen, welche das Mittelmeer befahren, sich um einen Strich nach links halten müssen, wenn sie nach Osten segeln? Diese Frage ist in Marseille sehr berühmt, und man hielt sie für unlösbar. Sie konnte als schwierig gelten, so lange man nicht die magnetische Deklination kannte, aber gegenwärtig ist leicht darauf zu antworten."

Wie wir bereits sahen, genügt der Kompass für die Ortsbestimmung nicht, es kommt noch die Kenntniss des zurückgelegten Weges hinzu. Ein Instrument zu letzterem Zwecke wurde erst im sechzehnten Jahrhundert erfunden, und bis dahin begnügte man sich mit der Schätzung der Schiffahrt, in welchem Geschäfte die Seeleute allerdings grosse Uebung zeigen. Im Gedichte von Goro Dati über die Sphäre liest man (1482 bis 1513):

„Bisogna l'orologio per mirare
Quante ore con un vento sieno andati
Et quante miglia per ore arbitrare
Et troveran dove sono arrivati"

d. h.: „Man muss nach der Uhr notiren, wie lange man einen Kurs steuert, und die in einer Stunde zurückgelegte Fahrt abschätzen, um daraus den

[1]) L'art de naviger, 1677, Prop. XXV, S. 118.

Ankunftspunkt zu bestimmen." Dieses „Abschätzen" wurde nun in den Lehrbüchern noch aufgenommen, als das Logg bereits erfunden war, ein Beweis, dass sich dieses praktische Instrument nicht sofortigen Eingang unter den Seeleuten verschaffte. So schrieb „Medina" in seiner in der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts erschienenen „Arte de navegar", dass die Distanz „a ojo", d. h. nach dem Augenmaasse, ermittelt wird, und gab der Verfasser folgende Anhaltspunkte, die dazu als allgemeine Richtschnur dienen sollten: „Und es merke der Schiffer, dass ein Fahrzeug höchstens 4 Leguen in der Stunde zurücklegen kann. Und 3 Leguen bildet eine gute Fahrt. Und 2 Leguen ist eine angehende Fahrt." Bei den deutschen Seeleuten hiess diese Wegschätzung die Gissung. In dem ersten in Deutschland erschienenen, in niederdeutscher Sprache abgefassten Werke über Steuermannskunst von P. v. d. Horst (Lübeck 1673) handelt das zweite Hauptstück darüber, „Wo man den Weg des Schepes sal gissen", und da lautet die Antwort auf die Frage [1]):

Warby kan men weten, wat Fahrt dat ein Schip in de See maket?

„Wenn men erst mit ein Schip uthfaret und men langest de Walt [2]) ofte sunst van ein Land na dat ander segelt, dar men weet, wo foren dat de ein Platz van den andern gelegen is, ook dat men weet, dat dar wenig Strom gaht, so mut man Achtunge hebben, in wo veel Tieds men mit solkem Fortgange desulvigen Milen segelt."

Es mag sonderbar erscheinen, dass den Seeleuten der Vorschlag des deutschen Nikolaus Krebs aus Kues an der Mosel, des bekannten Kardinals Nicolaus von Cusa, unbekannt blieb, der in der ersten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts lebte. Er schrieb ein kleines Werk „De staticis experimentis dialogus", welches der Architectura Vitruvii in den beiden Strassburger Ausgaben von 1543 und 1550 angehängt ist. Darin empfiehlt er, die Fahrt des Schiffes wie folgt zu messen. Man soll einen Apfel (irgend einen schwimmenden Gegenstand) vom Schiffe ins Wasser werfen und nach einer Wasseruhr die Zeit bestimmen, die er braucht um von vorn nach hinten am Schiffe zu gelangen; wenn man bei anderer Gelegenheit gemessen habe, in wie viel Zeit eine bestimmte Menge Wasser aus der Uhr fliesse, so werde sich, wenn man das Gewicht des in diesem Falle ausgeflossenen Wassers vergleiche, auch die verflossene Zeit ergeben. Es ist dieselbe Vorrichtung, die wir jetzt als „Regelungs-" oder „Nothlogg" bezeichnen. Statt aber die ganze Länge

[1]) Nach Breusing, Die naut. Instr. bis zur Erfindung der Spiegelsextanten. Bremen 1890, S. 25.

[2]) Längs der Küste.

des Schiffes als Maassstab zu benutzen, messen wir eine bestimmte Distanz, z. B. von einem Mast zum andern ab, und beobachten die Zeit, welche der schwimmende Gegenstand braucht, um diese bekannte Länge l zurückzulegen. Ist l in Meter gegeben, so hat man dann die Proportion:

$$(1^h)\ 3600^s : t^s = x : l$$

$$x = \frac{3600\ l}{t}$$

als Fahrtgeschwindigkeit in Meter, und weil eine Seemeile gleich 1852 m ist,

$$x = \frac{3600\ l}{1852\ t}$$

als Fahrtgeschwindigkeit in Seemeilen.

Die Einführung dieses Verfahrens wird wohl in dem Umstande ihre Schwierigkeit gefunden haben, dass es mit einer Sand- oder Wasseruhr — und nur solche verwendete man damals auf Schiffen — nicht so leicht ausfällt, kleine Bruchtheile der Zeit in Sekunden anzugeben; andererseits fällt eine solche Methode der Fahrtmessung sehr ungenau aus, wenn man sich nicht in der Lage befindet, die Zeit genau zu bestimmen.

Und so blieb man bei der Schätzung, von der man aber wohl wusste, dass sie nie verlässlich genug ausfallen kann. Desshalb schrieb Enciso in seinem Werke über Nautik: „Es ist gut, wenn der Seemann sein Schiff kennt, da er die Fahrt zu schätzen hat; da es sich aber immer nur um eine Schätzung handelt, so wird diese nie genau ausfallen, und aus diesem Grunde pflegen die Seeleute eher mehr Fahrt anzunehmen, damit sie mit der Rechnung voraus sind, und um so eher auf das Land zu achten beginnen.“ Eine solche Sitte — mehr Fahrt zu zählen — erhielt sich lange Zeit hindurch in Gebrauch, auch nachdem das Logg erfunden worden war.

Kurs und Distanz mussten auf die Seekarte aufgetragen werden, um den weiter zu befolgenden Weg kennen zu lernen. Die mindestens seit dem dreizehnten Jahrhundert in Verwendung stehenden Seekarten waren nun die sogenannten „Kompasskarten“, die jedoch richtiger „Loxodromische Karten“ heissen müssten [1]).

Betrachtet man diese mittelalterlichen Karten (Taf. I), so bemerkt man auf denselben eine Centralrose mit den sechzehn Hauptrichtungen, und gleichzeitig um diese vertheilt andere 16 Rosen, die in 32 Theile getheilt sind. Die Mittelpunkte dieser Nebenrosen sind längs der Peripherie

[1]) Breusing in der Ztschr. für wissensch. Geographie, Bd. IV, S. 183 ff.

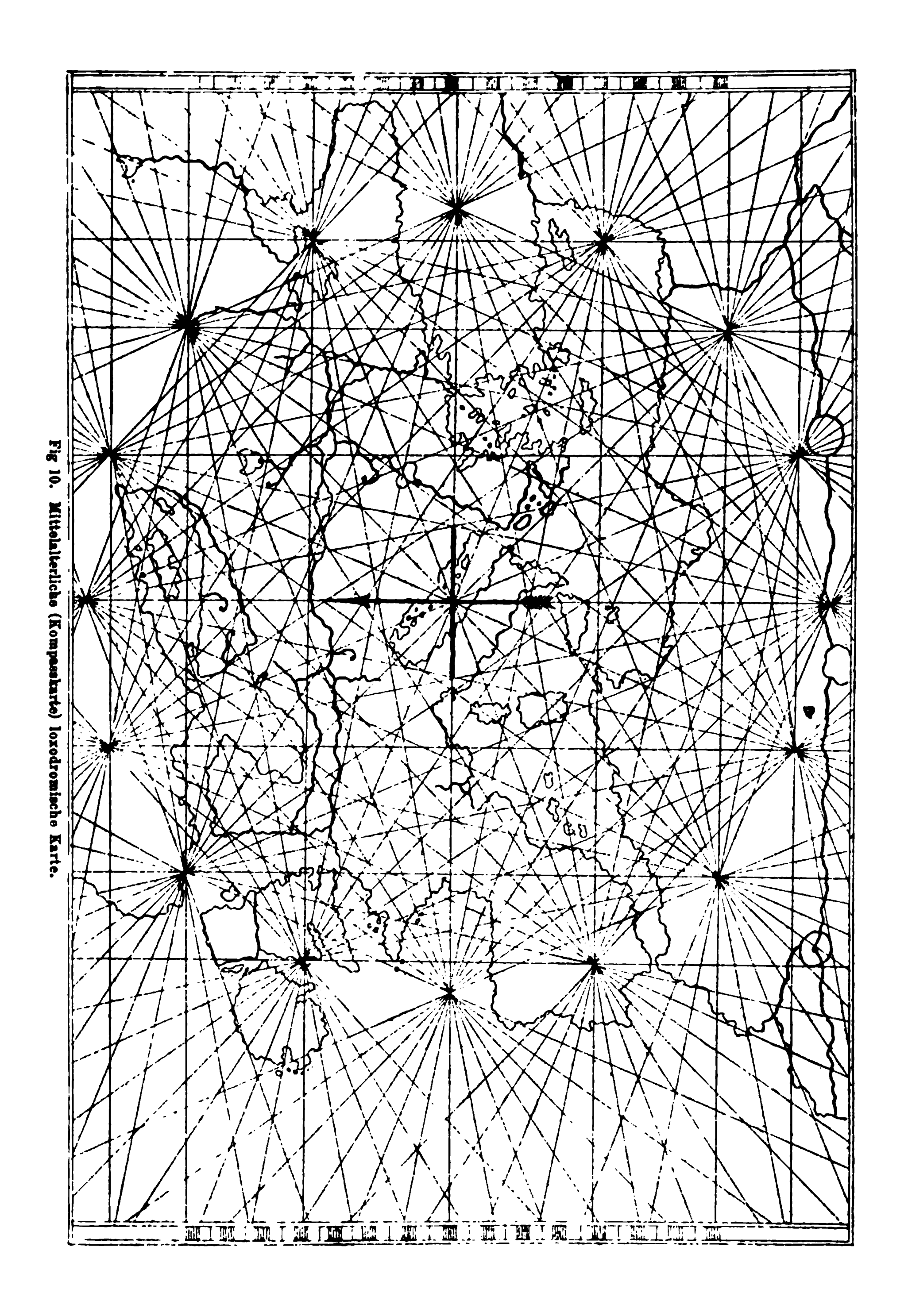


Fig 10. Mittelalterliche (Kompasskarte) loxodromische Karte.

eines zur Hauptrose concentrisch gedachten Kreises, und zwar auf den sechzehn Hauptrichtungen der Centralrose gelegen.

Um die Karten durch die vielen Strichlinien nicht zu undeutlich zu gestalten, pflegte man diese in verschiedenen Farben aufzutragen und zwar die acht Hauptrichtungen schwarz, die halben wieder grün, die Striche roth. Die Meilen-Skala war an den Rändern der Karte gezeichnet. Ein Gradnetz fehlt auf denselben ganz.

Die Küsten und Länder wurden nach den gesegelten Kursen und Distanzen von einem Orte zum anderen aufgetragen. Schon seit uralten Zeiten pflegten nämlich die Seefahrer die Richtungen und die Distanzen von Ort zu Ort vorzumerken und in Schriften zu sammeln, wodurch die sogenannten „Periplen", „Estadiasmen", „Portolani", „Segelanweisungen" u. s. w. entstanden. Diese Seebücher wurden fort und fort verbessert, und das in denselben enthaltene Material musste schliesslich nach einigen Jahrhunderten einige Genauigkeit aufweisen. In Amalfi, Pisa, Genua und Venedig lebten nun Männer, welche aus der Hydrographie und Kartographie ein Gewerbe machten. Sie sammelten diese Seebücher ein und zeichneten auf Grund derselben die Karten, indem sie für jede Reise vom gemeinschaftlichen Abfahrtsort mit Hülfe von Maassstab und Zirkel die Richtungen und Distanzen auftrugen. Wenn sich dann [1]) aus den verschiedenen Reisezügen eine verschiedene Lage des aufzutragenden Punktes ergab, so galt es, die wahrscheinlichste Lage durch Ausgleichung festzustellen. Es musste den verschiedenen Angaben, je nachdem eine Reise mehr oder minder durch Wind und Wetter begünstigt war, ein mehr oder minder grosses Gewicht beigelegt werden, und es musste die gegenseitige Lage dieser beiden Orte mit ihrer Lage gegen einen dritten Ort in Uebereinstimmung gebracht werden, und so entstanden endlich durch scharfsichtige Kombinationen die Kartenbilder, deren Genauigkeit uns in Erstaunen setzt.

Man hat verschiedentlich versucht, die Projektionsmethode dieser Karten theoretisch festzustellen, und dabei bedeutende Irrthümer begangen. Den richtigen Weg, sie zu klassificiren, hat aber Breusing gezeigt. Wäre nämlich die Missweisung auf dem ganzen Kartenfelde dieselbe, so würden diese Karten unmittelbar der merkatorischen Projektion entsprechen. „Um dies einzusehen [2]), brauchen wir uns die Sache nur umgekehrt zu denken, und auf einer nach Merkatorsprojektion entworfenen Karte an den Knoten der Netzmaschen Kompassrosen mit beliebiger, aber gleicher Miss-

[1]) Nach Breusing a. a. O.

[2]) a. a. O. S. 187.

weisung (magn. Deklin.) einzuzeichnen. Die missweisenden Loxodromen werden dann ebenso geradlinig verlaufen wie die rechtweisenden und sich von diesen lediglich durch die Benennungen unterscheiden. Bei überall gleicher Missweisung würden wir also die italienischen Karten unmittelbar mit einem merkatorischen Netze überziehen können, wenn wir nur die Meridiane und Breitenparallele gemäss der Missweisung auszögen. Wäre z. B. die Missweisung 2 Strich West, so müssten die Meridiane nach den Kompassstrichen NNO und SSW und die Breitenparallele OSO und WNW verlaufen. Jedem Orte würde damit seine richtige Breite und Länge gegeben werden. Da nun aber die Missweisung in Wirklichkeit örtlich verschieden ist, die wahren Meridiane also von den magnetischen unter verschiedenen Winkeln geschnitten werden, so müssen auch die missweisenden Loxodromen ihre Winkel gegen die wahren Meridiane um denselben Betrag ändern, um den sich die Missweisung ändert; sie können auf Projektionen, bei denen die Meridiane parallel mit einander laufen, wie dies bei allen cylindrischen der Fall ist, nicht mehr durch gerade, sondern durch krumme Linien dargestellt werden." Die weitere Betrachtung dieser Thatsache führt nun zur Erkenntniss, dass, wenn man diese Karten nachträglich mit einem Gradnetz versehen wollte, selbes konisch ausfallen musste.

Allein eine strenge Untersuchung der mathematischen Projektion dieser Karten ist ganz unmöglich, und auch die Art der Distanzauftragung nach einem gleichartigen Maassstab nicht ganz richtig, sobald die Karte einen grossen Theil der Erdoberfläche darstellen soll[1]). Weil nämlich die Distanzen nach einer gemeinschaftlichen Skala aufgetragen wurden, so hat man es hier mit einer äquidistanten Azimuthalprojektion zu thun, welche auf den Horizont des Centralpunktes ausgeführt ist. In der äquidistanten Azimuthalprojektion werden aber die Distanzen nur in der Richtung jener Azimuthe treu wiedergegeben, welche vom Pol der Projektion ausgehen; je grösser dagegen der Winkel der zu messenden Distanz mit diesen Hauptstrahlen ist, und je weiter die Punkte vom Pol liegen, desto grösser das Störungsverhältniss. Den grössten Fehler begeht man somit, wenn die zu messende Distanz die Tangente zu einem Höhenkreise bildet. Da nun andererseits die in der Navigation üblichen Seekarten derart eingerichtet waren, dass die Peripherierosen höchstens um 10° von der Centralrose abstanden, so reducirte sich der Fehler auf eine Minimalgrösse, die in ihrem Werthe noch unter den Betrag des Schätzungsfehlers reichte,

[1]) Fiorini, Le Projezioni delle carte geografiche, Bologna 1881, S. 691.

den die Kosmographen bei der Eintragung der Distanzen in Berücksichtigung zogen.

Gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts wurden nebst den loxodromischen Karten auch die von Marinus von Tyrus erdachten Plattkarten in die Navigation eingeführt, auf welchen die Meridian- und Parallelkreise gradlinig und aufeinander senkrecht projicirt erscheinen. Das von Marinus beobachtete Verfahren für die Konstruktion des Gradnetzes war folgendes:

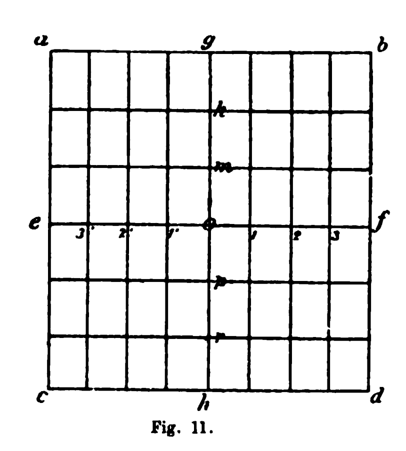


Fig. 11.

Durch den Mittelpunkt o der Karte (Fig. 11) wurde ein senkrechtes Koordinatensystem gelegt, dessen Axen e f und g h den durch o gehenden Meridian und Parallelkreis vorstellten. Den Meridian g h theilte man in beliebig viele unter sich gleiche Theile, und diese stellten die Breitengrade vor. Die durch die Theilungspunkte m, h, g, p, r, h zu e f gezogenen Parallelen stellten dann lauter Parallelkreise vor. Um nun die Längenskala zu konstruiren, muss man berücksichtigen, dass die Grade auf den Parallelkreisen um so kleiner in ihrer Bogenlänge werden, je höher die Breite ist, und zwar im Verhältniss zum Cosinus der letzteren. Die Länge l eines Parallelgrades in der Breite φ ist somit:

$$l = l' \cos \varphi$$

wenn l' die Länge des Aequatorgrades bezeichnet.

Würde man nun das Parallel c d nach dem richtigen Verhältniss theilen und die Meridiane senkrecht auf die Parallelkreise ausziehen, so würde das Verhältniss der Theilung bei a b um so fehlerhafter ausfallen, je grösser der Breitenunterschied h g ist. Marinus von Tyrus dachte sich nun, diesen Fehler dadurch so klein als möglich zu machen, dass er das mittlere Parallel der Karte, also e f nach dem richtigen Verhältniss $l = l' \cos \varphi$ theilte. War also z. B. die für die Breitenskala und für den Grad angenommene Einheit 15 mm, also o m = o p = 15 mm, und die Breite von $o = \varphi_1$ Grade, so müsste man die Längengrade $15 \cos \varphi_1$ mm lang machen.

Man begreift, dass auch dieses Verfahren nur so lange ein richtiges Bild der Erde liefern kann, als die darzustellenden Länder keine zu grosse Breitenausdehnung einnehmen.

Die Einführung dieser Projektionsmethode in die Schiffahrt wird dem Prinzen Heinrich von Viseo zugeschrieben, allein d'Avezac[1]) führt Villanueva's „Viage literario" an, worin einige katalanische Karten aus älteren Zeiten angezeigt werden, die nach dieser Projektion gezeichnet sind. Wenn nun auch Stockler[2]) die Authenticität der Jahreszahl, welche sie tragen, wenn nicht gar auch die Zeit ihrer Anfertigung in Frage stellt, so finden wir uns doch veranlasst, anzunehmen, dass man schon lange vor dem Prinzen Heinrich an graduirte Seekarten wenigstens gedacht hat. Auf solche Gedanken muss man kommen, wenn man die an anderer Stelle beschriebenen Schiffahrtsregeln des Lullus näher betrachtet. Indem Lullus die Berechnung der Ortsversetzung klar und deutlich nach Abständen vom Meridian und Parallelkreis des Abfahrtspunktes erläutert, kann er nicht anders als an graduirte Karten gedacht haben. Weil aber seine Regeln in einzelnen Fällen so falsch sind, dass sie auch nicht im dreizehnten Jahrhundert ein Mathematiker hätte aufstellen können, so werden wir auf die Vermuthung geführt, dass Lullus, der ohnehin kein Mathematiker war, gar nicht der Begründer derselben gewesen ist, sondern dass er von anderen Seeleuten etwas darüber hörte, aber schlecht verstand und noch schlechter wiedergab. Möglich, dass die Katalanen einen Versuch mit solchen Karten machten, die aber durch das Ueberhandnehmen der italienischen Kompasskarten und durch die praktischen und einfachen Regeln der „Toleta" verdrängt wurden. Nicht unmöglich wäre es aber, dass die Plattkarten durch die Araber in die Schiffahrt eingeführt wurden. Denn gerade so wie astronomische Instrumente, fand Gama im Indischen Ocean auch graduirte Karten vor, und zwar zeigte ihm eine solche Malemo Caná, auf welcher die Meridian- und Parallelkreise so dicht waren, dass schon der Anblick der Küste genügte, um ihren Lauf zu erkennen, ohne die Kompassrose zu Hülfe zu nehmen[3]).

Nicht unerwähnt dürfen wir endlich lassen, dass auch Grazioso Benincasa[4]) zwischen 1461 und 1489 die Seekarten mit einem Gradnetz versah und somit den Portugiesen vorangegangen sein konnte. Thatsache ist es auf alle Fälle, dass das Bedürfniss nach graduirten Karten in den Binnenmeeren nicht gefühlt wurde und dass selbe erst bei den Portugiesen allgemeinen Eingang fanden.

Auf den ersten graduirten Karten fuhr man noch fort, die vielen

[1]) Coup d'oeil sur la projection des cartes de géographie, Paris 1863, XI.

[2]) Ensajo historico sobre a origem e progressos dos mathematicos em Portugal, Paris 1819, S. 17. 99. 108.

[3]) Barros a. a. O., D. 1, Lib. IV, Kap. VI.

[4]) Fiorini a. a. O. S. 353.

Rosentheilungen, wie auf den loxodromischen Karten, einzuzeichnen, und die Längen- und Breitenskala erschien auf denselben als etwas Nebensächliches und kaum Auffälliges. Man entnimmt ihre allgemeine Gestalt unserer Fig. 12, welche einen Theil jener Generalkarte von Amerika und des Atlantischen Oceans darstellt, die Ferdinand Kolumbus im Jahre 1527 entworfen zu haben scheint. Die Zählung der Länge geschah auf den portugiesischen und spanischen Karten, welche nach der Entdeckung Amerika's gezeichnet wurden, von dem in der Geschichte der Geographie eine gewisse Rolle spielenden Meridian aus, der 360 Leguen im Westen der Kap-Verdischen Inseln lag und als „linea de demarcacion" oder als „Weltvertheilungsmeridian" bekannt ist. Die früheren und älteren Geographen, so Marinus von Tyrus und Ptolemäus, rechneten ihre Längen vom Meridian der Glückseligen Inseln an, von den Kanarien nämlich, welche sie als den Anfang oder das Ende der bekannten Welt ansahen. Aber schon die Araber wichen von dieser Sitte ab, und führten eine Willkür ein, die in unserem Jahrhunderte noch Nachahmung fand und findet. Als Papst Alexander VI. durch seine Bulle vom Jahre 1493 die im Westen entdeckten und zu entdeckenden Gebiete den Spaniern und Portugiesen zum Geschenk machte und die bezüglichen Besitzungen durch die oben angeführte Theilungslinie abgrenzte, da fand man es auf der iberischen Halbinsel als ganz natürlich, von dieser Linie oder von diesem Meridian aus auch die Längen zu zählen. Dieser Sitte fügten sich die übrigen seefahrenden Nationen nicht, am wenigsten die deutschen, französischen und englischen Kartographen, welche abwechselnd den ersten Meridian durch eine der Azorischen, Kap-Verdischen oder Kanarischen Inseln führten. Mercator speciell wählte die azorische Insel Corvo als Anfang der Längenzählung, weil auf derselben zu seiner Zeit die magnetische Abweichung Null war[1]).

Das Hinzukommen der Plattkarten brachte aber Verwirrung mit sich, insbesondere in Spanien, wo man an die Hochseeschiffahrt noch nicht gewohnt war und diese doch nothgedrungen betreiben musste. Man hielt die loxodromischen Karten für Plattkarten und glaubte, man dürfe die cylindrische Projektion mit geradlinigen Breitenparallelen auf sie anwenden. Da in diesem Falle allen Orten, welche auf dem Kartenbilde in gleichem Abstande vom Ober- und Unterrande lagen, dieselbe Breite zukommen musste, so zog man geradlinige Breitenparallele durch die

[1]) Die weitere Geschichte des ersten Meridians in E. Mayer's „Geschichte des ersten Meridians" — Mitth. aus dem Geb. des Seewesens, 1878, S. 49 ff.

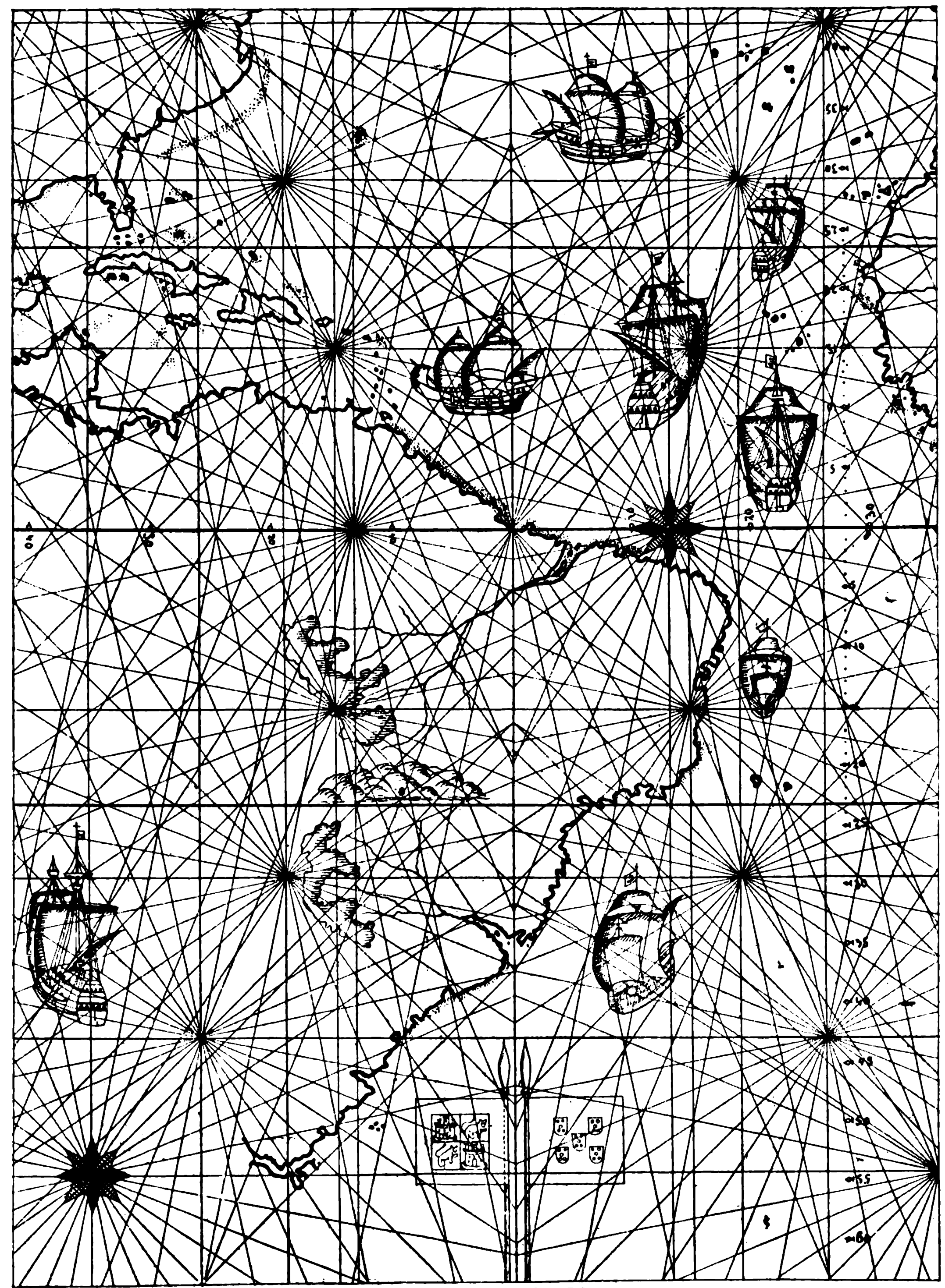


Fig. 12. Graduirte Karte aus dem Jahre 1527.

loxodromischen Karten, und war nun nicht wenig erstaunt, dass dann die Orte nicht auf der richtigen ihnen zukommenden Breite zu liegen kamen. So fiel Alexandrien, dessen Breite wiederholt mit 30° 58′ bestimmt worden war, auf 36°, Rhodus auf 42° anstatt auf 36 und Rom auf 46 anstatt auf 42. Wie nun im Mittelländischen Meere die nach Osten zunehmende östliche Missweisung, so wirkte im Atlantischen Ocean die nach Westen zunehmende westliche. Und weil die spanischen Kartographen und die spanischen Seeleute noch an das Auftragen der Punkte nach missweisenden Loxodromen gewöhnt waren, so geschah es, dass die neuentdeckten Länder in falsche Breiten zu liegen kamen, als man sie mit einem cylindrischen Netz versehen wollte. Dieser Fehler fiel bei den fortgesetzten astronomischen Beobachtungen, die man in den Antillen und in der neuen Welt ausführte, auf, und die ungeübten und unwissenden spanischen Piloten geriethen in die ärgste Verlegenheit. Da half man sich in einer sehr eigenthümlichen, äusserst ungeschickten Art aus: man versah die Karten mit einer zweifachen Breitenskala. Ueber diese zweite Breitenskala sprachen Mercator in seinem Briefe an Granvella und Edward Wright in der Vorrede zu seinem Werke: „Certain Errors in Navigation“ (1599), ferner Don Fernando Colon, der Sohn des Entdeckers, in einem kürzlich erst entdeckten Manuskripte[1]), aus welchem hervorgeht, dass die Spanier in ihren Kenntnissen über Schiffahrtskunde überhaupt bedeutend im Rückstande waren. Don Fernando rügt die von ihnen begangenen Fehler sehr scharf und hebt das Sonderbare ihrer Seekarten hervor, die mit zwei Aequatoren und vier Wendekreisen versehen waren. Er betont, dass der Unterschied in den Breitenangaben eine nothwendige Folge der Missweisung der Kompassnadel bildet, und ist sich der Sache vollständig bewusst, dass die Orte einzig und allein auf Grund astronomischer Beobachtungen bezüglich ihrer Lage auf den Karten zu bestimmen sind. Ohne jeden Rückhalt spricht Don Fernando bei derselben Gelegenheit auch einen scharfen Tadel gegen die Kosmographen des nach der Entdeckung der neuen Welt gegründeten Indienamtes aus, die sich gleichzeitig mit dem Handel von Seekarten und nautischen Instrumenten beschäftigten. Um nämlich die Navigation nach jeder Richtung soweit als möglich zu sichern, hatte die spanische Regierung eine Ordonnanz erlassen, welche die Prüfung aller wissenschaftlichen Behelfe der Steuermannskunde durch das Indienamt obligatorisch machte.

[1]) C. F. Duro, Disquisiciones nauticas. Libro sexto. Arca de Noè, Madrid 1881, S. 508, und „Ein Beitrag zur Geschichte der Seekarten“ von E. Gelcich in Ztschrft. für wiss. Geogr., Bd IV.

Instrumente, welche den Anforderungen der Wissenschaft und der Technik nicht entsprachen, wurden entweder vernichtet, oder es wurde auf denselben die Marke RR (Reprobacion) eingravirt, während die als richtig befundenen den Amtsstempel des indischen Handelsamtes erhielten. Man scheint aber damals argen Missbrauch mit dieser Institution getrieben zu haben.

Auf die Konstruktion der Seekarten, ebenso wie auf die nautischen Rechnungen und beziehungsweise auf die Genauigkeit der Resultate, übten nicht geringen Einfluss die noch mangelhaften Kenntnisse über die Grösse der Erde. Von den Messungen des Eratosthenes und des Posidonius hatte man sich gewöhnt, letztere als die besseren und verlässlicheren anzusehen, nur weil sie jüngeren Zeiten entstammten. Aus denselben ergab sich die Grösse des Erdumfanges mit 180000 und somit jene eines Grades mit 500 Stadien. Da nun ein Stadium = 185 Meter betrug, so ergab sich:

$$1^{0} = 92500 \text{ Meter,}$$
$$1' = 1542 \;\text{„}\;,$$

also die Seemeile um ungefähr 300 Meter zu klein. Aber es scheint, dass es auch Leute gab, die sich mehr an das Resultat des Eratosthenes hielten, und man darf auch nicht die Möglichkeit ausschliessen, dass die Araber bei ihrem Einzuge in Spanien die Kenntnisse der Messung des Almamum mitgebracht haben.

Abd Allah Almamum (827 n. Chr.), der Khalif von Bagdad, liess im neunten Jahrhundert eine Menge Mathematiker zusammenkommen, damit sie eine Gradmessung zur Bestimmung der Erdgrösse vornähmen. Die Operation wurde in der Wüste Sinear in Mesopotamien unter der Leitung der Mathematiker Chalid-ben-Abdomelik und Ali-ben-Isa durchgeführt. Die Messung der Meridianlänge erfolgte mittelst Stäben und geschah von der Mitte aus gleichzeitig in nördlicher und südlicher Richtung in der Länge von 120 Seemeilen. Der nördliche Grad wurde 56, der südliche aber $56^{2}/_{3}$ arabische Meilen lang gefunden. Von diesen beiden Zahlen erkannte man die letztere als richtig und behielt sie für den praktischen Gebrauch bei. Leider lässt sich die angewendete Maasseinheit nicht mehr genau bestimmen, und so können wir auch nicht beurtheilen, welchen Genauigkeitsgrad diese Messung ergab. Dass sie aber genauer als diejenigen der alten Griechen ausfiel, lässt sich bei den hohen mathematischen Kenntnissen der Araber leicht denken, und es spricht auch zu Gunsten derselben nicht wenig die Thatsache, dass die

Bestimmung der Gradlänge auf einer wirklich ausgeführten Messung beruhte und nicht auf der blossen unsicheren Schätzung des Eratosthenes oder des Posidonius.

Dass diese verschiedenen Resultate einen Einfluss auf die Seeleute ausgeübt haben, geht aus der Erzählung Falero's hervor[1]). Gelegentlich der Besprechung der Grösse der Erde sagt er nämlich: „Und es ist zu wissen, dass die ganze Erdrundung, über Land und Wasser, 6000 Leguen enthält, die, auf 360° vertheilt, 16²/₃ Leguen per Grad ergeben; es giebt aber Einige, die den Grad mit genau 17 Leguen annehmen, und Andere mit 17¹/₂. Hätte der Grad 17 Leguen, so würde der Erdumfang 6120, und bei 17¹/₂ 6300 Leguen betragen. Mich und Andere, welche diese Frage genau prüften, überzeugt mehr die Annahme von 6000 Leguen, allein es kann dabei Jeder jener Meinung folgen, die ihm am meisten behagt, da Niemand es nachmessen kann, und ich denke, dass eine solche Messung überhaupt unmöglich sei. Unter solchen Umständen konnte keine Schiffsrechnung Genauigkeit liefern.

Man bedurfte nur einer kurzen Erfahrung in der Hochseeschiffahrt, um zur Einsicht zu gelangen, dass auch die Plattkarten ihrem Zweck nicht entsprechen. Denn so lange die platte Karte nur geringe Flächen zur Darstellung brachte, stach ihr Kapitalfehler weniger hervor. Sobald man aber grössere Strecken nach dieser Projektionsmethode abbilden wollte, so musste das unrichtige Verhältniss zwischen den Längen- und Breitengraden an den Rändern der Karte auffallen. Die platte Karte giebt die Winkel der Sphäre nicht in Naturgrösse wieder, und schon dieser Umstand musste die Seeleute auf ihre Unrichtigkeit führen. Wir sehen denn auch in der That, dass Falero, Enciso[2]) und Cortez[3]) sich gegen die Plattkarten als wie gegen einen verborgenen Feind benehmen, von dessen Anwesenheit sie benachrichtigt sind, dem sie aber nicht beizukommen verstehen. Falero deutet zwar nur allgemein an, dass das Verhältniss der Parallelgrade veränderlich ist, aber Cortez und Enciso sind deutlicher." Cortez sagt kurz und bündig, dass die Plattkarten nicht genau sein können, weil sie nicht sphärisch sind. Um einen handgreiflichen Beweis dafür zu liefern, führt er das Beispiel zweier Schiffe an, welche

---

[1]) Tratado del Esphera y del arte del marear: con el regimiento de las alturas; con algunas reglas nuevamente escritas muy necessarias, Sevilla 1535.

[2]) Suma de geographia, Sevilla 1519.

[3]) Breue compendio de la sphera, Sevilla 1551.

vom Aequator mit Nordkurs absegeln. War ihre Entfernung am Aequator 100 Leguen, so muss sie in 60° Breite nur mehr 50 betragen, was aber aus der Verzeichnung auf der Plattkarte nicht hervorgeht. Wie dem abzuhelfen wäre, sagt Cortez nicht, denn es hiesse dies „dem Tauben eine Musik vorspielen oder dem Blinden ein Bild vorzeigen". Enciso äussert sich in ähnlichem Sinne und deutet an, dass die Parallelgrade mit wachsender Breite abnehmen müssten. Aber — fügt er hinzu — eine solche Karte wäre für Seeleute unbrauchbar, weil zur Handhabung derselben mathematische Kenntnisse nöthig sind, die der Seemann nicht besitzt. Nur der ungelehrte Medina[1]), der sich sogar gegen die Veränderlichkeit der magnetischen Deklination aussprach, brach noch eine Lanze zu Gunsten der Plattkarten.

Enciso scheint Karten mit geradlinigen Trapeznetzen vor Augen gehabt zu haben. Vielleicht sah er die Uebersetzung des Ptolemäus, welche durch den Pater Jacopo Angelo zu Vicenza 1475 verfasst, durch den Veroneser Domizio Balderino berichtigt und von Conrad Soneynheim zu Rom gedruckt wurde und worin diese Projektionsart vorkommt. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts soll man einen Versuch gemacht haben, diese Projektion in der Schiffahrt einzuführen[2]); allein ein Trapeznetz eignet sich nicht für nautische Zwecke, und man dürfte recht bald zur Einsicht gekommen sein, dass die Plattkarten für den Seegebrauch doch noch besser sind.

Im Jahre 1524 sprach ein deutscher Geograph die Absicht aus, eine Karte mit parallelen Meridianen zu zeichnen, auf der das Verhältniss der Breitenparallele zu den Meridianen genau so beachtet werden sollte, wie es in Wirklichkeit auf der Kugel stattfindet. In der vom 1. September 1524 datirten Vorrede zum Ptolemäus von 1525 schrieb nämlich der Strassburger Willibald Pirkheimer: „Ego quidem, si Deus permiserit, novas aliquando tabulas edere constitui, meridianis aequidistantibus, ut Ptolemaeus jubet, et haud quaquam inclinatis, quo longitudo recte ex utraque tabulae extremitate cum latitudine conveniat; conservabitur et certa parallelorum ratio non solum cum meridianis sed in vera quoque ab aequinoctiali distantia. Quod si aliter superis visum fuerit, non deerunt tamen, qui his nostris insistentes vestigiis ea quae invida nobis denegarunt fata, eventu absolvent foeliciori." Pirkheimer kam nicht mehr dazu, diesen Plan auszuführen; die wichtige Aufgabe der Kartenreform blieb dem grossen deutschen Geographen Mercator vorbehalten, der im Verein mit Nonius

[1]) Arte de Navegar.
[2]) Fiorini a. a. O. S. 629.

die Nautik einer gründlichen Umwälzung zuführte. Nonius und Mercator sind die Begründer der wissenschaftlichen Nautik gewesen, doch fällt die Betrachtung ihrer Leistungen nicht mehr in den Rahmen der gegenwärtigen Abhandlung und beziehungsweise des Zeitalters, welches wir zu behandeln haben. Bemerkt sei nur so viel, dass Nonius' und Mercator's Leistungen nicht unmittelbar in richtigem Maasse gewürdigt wurden, und dass die Seefahrer Dezennien hindurch noch nach alter Weise segelten. Hat sich doch ein Jacobo a Saa gefunden [1]), der die Existenz einer loxodromischen Linie, wie sie Nonius erklärt hatte, als etwas Unmögliches hinstellte und sich zu schreiben wagte: „dass die Hydrographie nur gerade Linien kennt und keine Kurven, und dass, wenn die Rhombenlinie eine Kurve wäre, es überhaupt keine Hydrographie mehr gäbe [2])". Nicht besser ist es Mercator gegangen, von dem sogar Lalande noch schreibt [3]): „G. Mercator publia une carte où les degrés de latitude alloient en croissant, mais elle n'était pas suivant les vraies principes."

Man findet unter spanischen Autoren die Ansicht verbreitet, Alonso de Sta. Cruz habe bereits das Princip der wachsenden Breiten geahnt [4]), oder er sei demselben auf der Spur gewesen. Anlass dazu gab eine Stelle aus Alejo de Vanegas [5]), welche über das ungedruckte Werk von Alonso „Libro de las Longitudes" berichtet und folgendermassen lautet: „Ueber Ersuchen des Kaisers, unseres Herrn, hat er eine Karte gezeichnet, in welcher die Meridiane vom Aequator bis zum Pol reichten; indem er die Grösse der Breitengrade mit dem Zirkel mass, fand er die wirkliche Grösse der Breitengrade und reducirte so die Distanzen auf Leguen des grössten Kreises." Dass hier von dem Principe der „wachsenden Breiten" keine Rede sein kann, geht schon aus dem Umstande hervor, dass die Karte Pol und Aequator umfasste, was in einer solchen Projektion nicht der Fall sein kann. Merkwürdig bleibt aber doch diese selbst durch Vanegas vor der Entdeckung Mercator's angegebene Stelle, denn aus derselben geht hervor, Sta. Cruz habe daran gedacht, die Grösse der Breitengrade zu verändern, was bisher noch nicht vorgekommen war.

[1]) De Navigatione Libri Tres, Parisiis 1549.
[2]) a. a. O. S. 88.
[3]) Abrégé de Navigation.
[4]) Navarrete. Biblioteca marit. española, Bd. I, S. 28, 29.
[5]) Diferencia de los libros que hay en el universo, 1540.





III. DIE INSTRUMENTE DER NAUTISCHEN ASTRONOMIE.



as älteste in der Schiffahrt gebrauchte astronomische Instrument war das Astrolabium, und zwar bediente man sich Anfangs grosser hölzerner Astrolabien und später auch kleinerer aus Messing[1]).

Das Astrolabium der Seefahrer war ein vierkantiger Ring mit Querstrichen, auf deren Kreuzung im Mittelpunkte des Ringes O (Fig. 13) sich eine Alhidade A L um einen Zapfen drehte. Die Alhidade hatte an jedem Ende ein mit einem Loche oder einem Schlitze versehenes Absehen m, n, so dass die Visirlinie durch die Mitte des Ringes ging. An dem äusseren Rande des Astrolabiums war eine Handhabe, an der es frei schwebend gehalten wurde. Die Winkeltheilung befand sich an der Seite des Ringes und lief bei aufrechter Haltung des Instrumentes von Null Grad rechts und links bis 90° oben und unten. Zum Beobachten hielt man das Instrument an seiner Handhabe, derart, dass die Sonnenstrahlen parallel mit der Ringebene auf den äusseren Rand fielen, und drehte dann die Alhidade, bis die Sonne durch die beiden Löcher schien. Hing das Astrolabium im Augenblicke der Einstellung vertikal, so gab die Ablesung bei L unmittelbar die Sonnenhöhe, es war also Winkel B O L die Höhe der Sonne S. Dass die Beobachtung auf dem schwankenden Schiffe, selbst in einer geübten Hand, bei einem solchen Instrumente nicht genau ausfallen konnte, ergiebt sich von selbst.

---

1) Da Barros a. a. O. Dec. 1. Lib. IV Cap. 2.

Aus dem Astrolabium entwickelten sich weitere zwei Instrumente, nämlich der **Seering** und der **Quadrant**. Ersterer war ein Astrolabium ohne Alhidade und Speichen (Fig. 14) und dafür am oberen Rande, im Abstande von 45° vom Zenithalpunkte, von aussen nach innen kegelförmig durchbohrt, so dass die Sonnenstrahlen durch diese Oeffnung m durchdringen konnten. War die Sonne am Horizont (h), so gelangte der Sonnenstrahl nach O, und daselbst war am Ring die Höhe von Null Grad eingravirt; stand die Sonne im Zenith, so gelangte der Strahl nach jenem Punkte, der in unserer Figur mit 90° bezeichnet ist. Für irgend eine andere Höhe S kam der Sonnenstrahl nach a, und es ist:

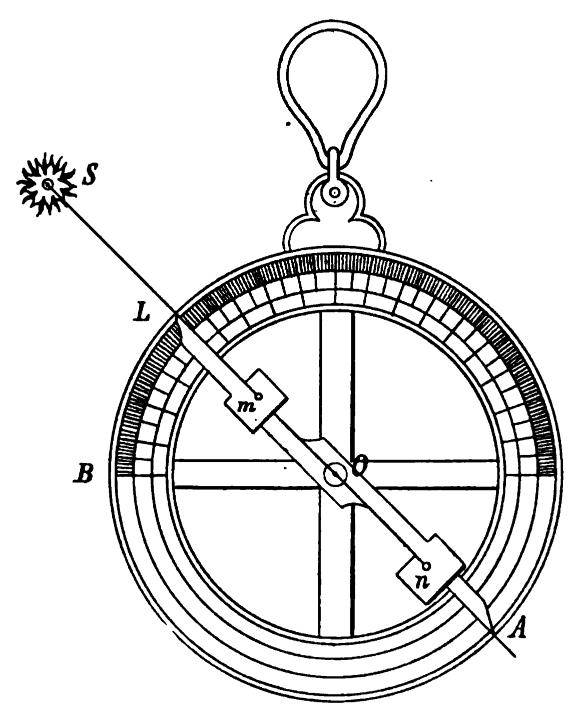
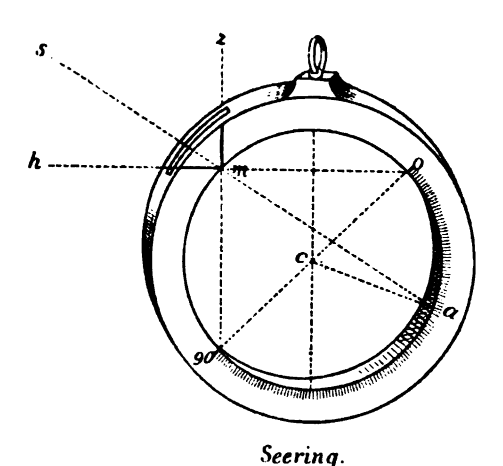


Fig. 13. Astrolabium des Seefahrers.

$$\text{Höhe} = \angle hms = \angle oma = {}^1\!/_2 \angle oca.$$

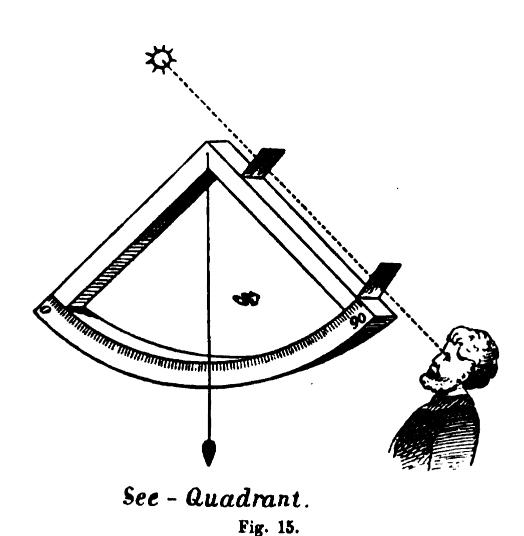
Die Höhe ergab sich also als ein Peripheriewinkel, und demnach war der Halbkreis in 90 anstatt in 180° getheilt. Der Seering bietet somit dem Astrolabium gegenüber den Vortheil, dass man die Theilung grösser, und somit die Ablesung genauer gestalten kann. Ob das Instrument vor der Entdeckung Amerika's verwendet wurde, muss unentschieden bleiben. Dasselbe findet sich zum ersten Mal bei **Nonius** beschrieben,



Seering.
Fig. 14.

wobei jedoch es Nonius als etwas bereits Bekanntes und nicht, wie Stockler meint, als eigene Erfindung wiedergiebt.

Dagegen ist der Quadrant schon durch Kolumbus fleissig benutzt worden. Derselbe sollte das Astrolabium ersetzen, wenn der Himmel bewölkt war und die Sonne nicht in ihrem vollen Glanze schien, so dass die Richtung ihrer Strahlen am Astrolabium nicht deutlich sichtbar wurde. Dann musste man sie direkt anvisiren und verwendete in diesem Falle den Quadranten (Fig. 15). Derselbe bestand aus einem rechtwinkligen Kreisausschnitt von Holz oder Metall, der an seinem Bogenrande die Gradtheilung und an der rechtwinkligen Ecke im Mittelpunkt des Kreises an einem Faden ein Bleiloth trug. Auf dem einen der beiden geradlinigen Halbmesser befanden sich zwei Absehen. Sah man durch letztere beide nach einem Gestirne, so zeigte ein Faden am Bogenrande die Grade der Höhe. Damit das Instrument genau vertikal gehalten werde, durfte der Faden nicht am Rande schleifen. Vielleicht sind beim Gebrauche desselben zwei Beobachter verwendet worden: einer visirte das Gestirn an, und der andere beobachtete das Loth. Auf ein gegebenes Zeichen des ersten Beobachters hätte der andere die Höhe ablesen müssen.



See - Quadrant.
Fig. 15.

Ob auch der Jakobsstab am Ende des 15. Jahrhunderts den Seefahrern bekannt war, kann man durchaus nicht mit Bestimmtheit entscheiden, doch sind die Anzeichen dafür eher negativer als zusprechender Natur. Diese Frage ist derart modern und für die Geschichte der Nautik auch so wichtig, dass wir uns bei derselben etwas näher aufhalten wollen.

Man hat bis vor Kurzem mit Breusing[2]) angenommen, dass der Erfinder des Jakobsstabes der Astronom Johannes Müller (Regiomontanus) gewesen sei, der dieses Instrument bei Gelegenheit des im Jahre 1472 erschienenen grossen Kometen in einer von ihm verfassten

[1]) Garçao-Stockler a. a. O. S. 34.
[2]) Zeitschr. d. Gesell. für Erdk. in Berlin, Bd. IV., S. 99.

Schrift beschrieb, und dass Behaim dieses Instrument unter Seeleuten bekannt machte. Worauf Breusing sein Urtheil gründet, ist die Stelle aus Barros' Asia, wo es heisst, dass Martin Behaim im Verein mit Meister Rodrigo und Meister Josepe „diese Weise, nach der Meridianhöhe der Sonne zu fahren, erfanden, — und machten hierüber Tafeln nach der Abweichung derselben, — wie es jetzt unter den Seeleuten im Brauche ist, und zwar genauer als zu Anfang, wo man sich noch dieser grossen hölzernen Astrolabien bediente.“ Die Schwierigkeit bei der Lösung dieses Problems kann nach unserem Gewährsmann nur in den zu verwendenden Instrumenten gelegen sein. „Nun braucht man aber — sagt Breusing — den Bericht bei Barros nur ganz oberflächlich zu lesen, um sofort zu erkennen, dass auch dieser die Instrumente in den Vordergrund stellt. Nur einmal, im letzten Satze, wo ihm einfällt, dass die Höhenmessung nicht das einzige für die Breitenbestimmung nöthige Element ist, erwähnt er nebenbei und recht eigentlich in Parenthese, die Junta habe selbstverständlich auch Tafeln für die Abweichung der Sonne berechnet . . . Mag man auch sonst über die Unklarheit des Berichtes Klage zu führen haben, über den Sinn dieses Satzes kann kein Zweifel sein. Barros sagt ganz deutlich: die Junta habe die Weise zu beobachten gefunden, wie sie zu seiner Zeit, wo er schrieb, unter den Seeleuten üblich war, und diese jetzt gebräuchliche habe den Vortheil der grösseren Genauigkeit vor der früher im Gebrauch gewesenen Beobachtung mit Hülfe von Astrolabien. Barros sieht den Gegensatz zwischen früher und jetzt allein in den angewendeten Instrumenten. Und was war die Beobachtungsweise der Seeleute zu der Zeit, als Barros schrieb? Wir verweisen in Bezug darauf auf die Stelle, wo es heisst: „Die Seeleute im Rothen Meere und Indischen Oceane bedienen sich ihrer Instrumente zu derselben Beobachtung, zu welcher man bei uns ein Instrument braucht, welches die Seeleute den Gradstock nennen.“ „Es unterliegt für mich keinem Zweifel — schliesst Breusing —, dass Martin Behaim, der sich rühmte, ein Schüler Regiomontan's zu sein, das Instrument Regiomontan's, den Gradstock, in die portugiesische Marine einführte.“

Diese Auseinandersetzungen Breusing's sind wohl sehr beachtenswerth, doch giebt es viele Thatsachen, die gegen seine Annahme sprechen, und vor Allem jene, dass in den Schriften, die uns von den Seefahrern aus der Zeit der grossen Entdeckungen erhalten wurden, wohl die Astrolabien und Quadranten, aber kein einziges Mal der Jakobsstab Erwähnung findet. So spricht Kolumbus in seinem Tagebuche und in seinen Briefen wiederholt von Beobachtungen, welche er mit den ersteren Instrumenten

ausführte, vom Jakobsstab aber ist nie die Rede[1]). Magalhaës, ein Portugiese, der seine ersten Fahrten mit portugiesischen Schiffen machte und unter portugiesischer Flagge in Indien war, nahm auf seiner Weltumseglung nur Quadranten und Astrolabien mit. Wir besitzen ein genaues Verzeichniss[2]) aller nautischen Behelfe, die der erste Weltumsegler mitnahm; in demselben sind nicht einmal die gewöhnlichen Zirkel ausgelassen, aber Jakobsstäbe kommen wieder keine vor. Gegen die Einführung des Jakobsstabes durch Behaim spricht ferner eine im Jahre 1493, also zu Lebzeiten Behaim's, in Lissabon oder Coimbra gedruckte Uebersetzung der Sphaera Materialis des Sacrobosco[3]), welcher anhangsweise eine kurze Nachricht über die Entdeckerleistungen der Portugiesen, vorab unter König Johann II., beigefügt[4]). Es heisst nun in derselben, dass das Astrolabium, der Quadrant und der Cylinder Behaim zu seinen Entdeckungsfahrten führte[5]).

Neuerdings hat dieses Citat zu einem Missverständnisse geführt[6]), indem man unter dem Cylinder den Jakobsstab zu erkennen glaubte. Nicht nur, dass dieser Annahme jede Begründung mangelt, man bemerkt aber auch in der Uebersetzung des Sacrobosco, dass der offenbar sachkundige Schriftsteller die sonst allgemein üblichen Behelfe der Schiffahrt, wie Seekarten, Kompass, Seebücher u. dgl., als etwas Gewöhnliches gar nicht nennt, und nur auf die astronomischen Instrumente ein Gewicht legt,

[1]) Ausführlicheres in meiner Abhandlung „Kolumbus als Nautiker und als Seemann", Ztschr. der Gesellsch. für Erdk., Berlin 1885.

[2]) a. a. O. 1887, S. 471.

[3]) Darauf wurden wir durch eine Schrift Dr. Günther's aufmerksam gemacht, und die königl. Bibliotheks-Direktion in München war so freundlich, uns diese seltene Druckschrift, sowie das später angeführte Manuskript über den Cylinder zu verschaffen. Solche Liberalität, ein solches freundliches, unterstützendes Entgegenkommen findet man nicht überall, und indem wir der dortigen Bibliotheks-Direktion unseren wärmsten Dank sagen, sprechen wir den Wunsch aus, dass solches Beispiel Nachahmung finden möge.

[4]) Tractado da Spera do mundo tyrada de latino em liguo agem com ha carta que huũ gramde doutorale man mando nao rey de portugall dom Joham el segũdo. Münch. Hof- und Staatsbibl. (Inc. Mon. 1551m. 4°).

[5]) „e teras tam ben sete apraz pa este caminho por companheiro de putado do nosso rey Maximiliano ho senhor martinho boemio singularmente pa esto acabar: e outro muy muytos marinheiros sabedores que navegarã ha largũr do mar tomãdo caminho das ilhas dos açores per sua industria per q̃drate chilidro e astrolabio e outros ingenhos."

[6]) Dr. S. Günther, Die erste Anwendung des Jakobsstabes zur geogr. Ortsbestimmung, in Bibl. Mathem. von G. Eneström, Stockholm, neue Folge, Bd. 4, S. 79. 80. Es wird in dieser Abhandlung auf Grund des vorangehenden Citates gesagt: „Die portugiesische Bearbeitung des Sacrobosco verstärkt die Wahrscheinlichkeit dafür, dass in der That Martin Behaim die Seeleute Portugals in der Handhabung des Jakobsstabes unterwies."

die eben bei den anderen Nationen nicht in Verwendung standen. Unter solchen Umständen hätte er es nicht unterlassen, der neuesten Errungenschaft der Portugiesen zu gedenken, welche Astrolabien und Quadranten verdunkelte. Es ist aber noch eine andere Ursache vorhanden, die uns geradezu verbietet, den Cylinder mit dem Jakobsstab zu identificiren, und diese besteht darin, dass wir ja ganz genau wissen, was wir unter dem Cylinder (chilidro) zu verstehen haben. Ein Cylinder war nichts Anderes als eine von den vielen bekannten tragbaren Sonnenuhren, die man auch Reiseuhren nannte und die bei bekanntem Jahresdatum zur Ermittlung der wahren Ortszeit dienten; man konnte mit denselben, bei entsprechender Aufstellung des Schattenstiftes und unter Benutzung einer eingravirten Theilung und einer kleinen Tabelle, auch die Sonnenhöhe messen. Gerade in der Münchener Hofbibliothek hat uns der Herr Direktor derselben, in wohlwollender Unterstützung unserer nautisch-historischen Studien, ein Manuskript ausfindig gemacht, welches über die Konstruktion und den Gebrauch einer solchen Sonnenuhr handelt. Dasselbe[1]) ist betitelt „Tractatus de Compositione chilindri" und beginnt mit den Worten: „Ad chilindri compositionem quod dicitur horologium viatorium sumendum est lignum maxime solidum minime porosum" u. s. w. Fünf kurze Kapitel dieser Schrift handeln über die Konstruktion des Cylinders, und nun folgt die Gebrauchsanweisung.

Nicht unerwähnt kann ferner bleiben, dass auch die ersten gedruckten Werke über Nautik den Jakobsstab nicht kennen.

Kehren wir nun zu Barros zurück, so fällt uns zunächst auf, dass, wo von der Reise Gama's die Rede ist, abermals die Astrolabien allein erwähnt werden, und zwar in einer ganz besonderen Weise. In der Bai von St. Helena landete der berühmte Entdecker, um die Sonnenhöhe zu messen. Es war erst kurze Zeit, sagt Barros, dass die Seeleute sich des Astrolabiums bedienten, und das Geschäft der Messung der Sonnenhöhe ging besonders mit den grossen Astrolabien von drei Palmen Durchmesser nicht gut. Man hatte zwar auch kleine Astrolabien mit, aber Barros wollte die Breite durchaus mit den grossen bestimmen. Und wo von der Erfindung der Junta berichtet wird, betont Barros, das Verfahren der Breitenbestimmung sei genauer geworden, als zur Zeit, wo man sich noch dieser grossen hölzernen Astrolabien bediente, und dem jetzigen Verfahren — zur Zeit nämlich, als er schrieb — gleich. Hieraus

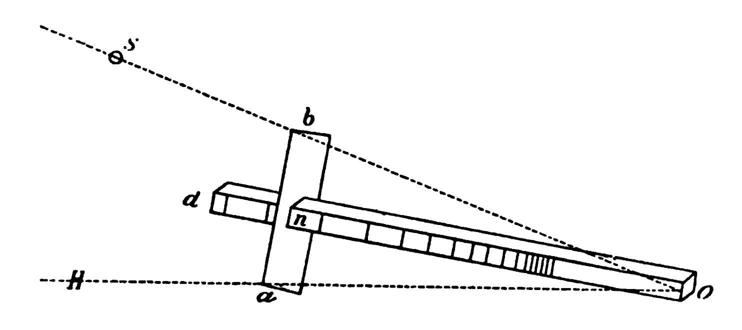
[1]) C. L. M. 11067 fol. 200—201 r° col. 2.

geht deutlich hervor, dass Gama den Jakobsstab nicht besass. Weil aber kurz nachher gelesen wird, dass die Seeleute im Rothen Meere und Indischen Oceane sich ihrer Instrumente zu derselben Beobachtung bedienen, zu welcher man in Portugal — immer zu Barros' Zeiten — den Gradstock verwendet, so hat man geglaubt, dass die Junta den Jakobsstab in die Nautik eingeführt hat. Abgesehen davon, dass es sehr sonderbar wäre, wenn Barros bei der Geschichte der Erfindung der nautischen Astronomie — die er sich eigens zu erzählen vornimmt — die Erwähnung der grössten Leistung, die Erfindung des Jakobsstabes, vergessen hätte, so müssen wir doch noch hinzufügen, dass der Jakobsstab Anfangs für die Messung der Sonnenhöhe nicht einmal verwendet wurde. Darüber belehrt uns der grösste Fachmann seiner Zeit, ein Zeitgenosse des Barros, der berühmte Nonius. Im Kapitel über die Instrumente[1]) seines epochemachenden Werkes sagt er: „Astronomico radio utuntur nautae ad cognoscendum quanta sit altitudo stellae polaris supra horizontem. Sed difficile admodum est certam altitudinem invenire. Aptissimum tamen instrumentum est ipse radius ad inveniendum distantiam inter duo astra, quorum intercapedo quadrante maximi circuli minor fuent.“ Zu Nonius' Zeiten beobachteten also die Seeleute mit dem Jakobsstabe nur die Höhe des Polarsternes, allein der Gelehrte aus Coimbra setzte in dieses Verfahren kein besonderes Vertrauen, während er andererseits das Instrument als sehr geeignet hielt, um mit demselben Sternentfernungen zu messen. Woher stammte wohl das Misstrauen Nonius' gegen den Jakobsstab als Höhenmessinstrument? Um diese Frage zu beantworten, müssen wir früher den Jakobsstab beschreiben.

Es bestand derselbe aus einem Stab Od (Fig. 16), an welchem der Schieber ab angebracht war. Beim Beobachten wurde das Auge an das Ende des längeren, fixen Stabes O gehalten und über die Ränder a und b des Schiebers derart hinweg visirt, dass man einerseits den Meereshorizont H gegen O a, andererseits das Gestirn S über den Rand b sah. Selbstverständlich musste der Schieber entsprechend bewegt werden, bis diese Sehstrahlen über b und a sich beim Auge vereinigten. War das zu beobachtende Gestirn die Sonne, so visirte man vom Augenende des Längsstabes an dem unteren Ende des Querstabes nach dem Meereshorizonte und verschob dann unter Festhaltung dieser Gesichtslinie den Querstab so weit, bis der obere Sonnenrand am oberen Ende des Querstabes erschien. In dieser Art wurde das Auge möglichst geschützt. Winkel b O a ergab die Höhe.

[1]) § 72 der Baseler Ausgabe seiner Werke, v. J. 1592.

Warum mögen die Seeleute das Instrument nur für Sternbeobachtungen benutzt haben? Weil das Anvisiren der Sonne so Manchem die Augen verdorben haben dürfte. Aus der Beschreibung des Instrumentes ersieht man, wie schwer es bei bewegter See ausfallen muss, das Auge gehörig zu schützen, und dieser Umstand dürfte die allgemeine Einführung des Instrumentes erschwert haben. Aber auch für die Messung von Sternhöhen war es nicht besonders geeignet, und zwar wegen der Unsichtbarkeit des Horizontes bei Nacht. Desshalb setzte Nonius in den Jakobsstab kein besonderes Vertrauen. So müssen wir also aus Allem schliessen, dass der Jakobsstab zur Zeit der grossen Länderentdeckungen nicht in Verwendung stand. Auch später herrschte er nur ganz kurze Zeit in der Nautik. Wohl ist es richtig, dass John Davis am Schluss seines Werkes „The Seaman's secrets“ (London 1594) die Vorzüge desselben pries und sagte: „The observations with the crosse-staffe are without all distrust of error,



Der Jacobsstab.
Fig. 16.

and therefore no instrument may compare with this crosse-staffe for the seaman's use“, aber er selbst bemühte sich doch, den Jakobsstab so umzuformen, dass man nicht gezwungen sei, die Sonne direkt anzuvisiren, und erfand den nach ihm benannten Quadranten, der seit 1600 sich rasche Verbreitung verschaffte.

Welche Verdienste, wenn nicht die Einführung des Jakobsstabes, können also Martin Behaim zur Würde eines Ritters des Christus-Ordens verholfen haben? Aus Barros ist nur zu entnehmen, dass die Junta „diese Weise, nach der Meridianhöhe der Sonne zu fahren, erfand — und machte hierüber Tafeln nach der Abweichung derselben — wie es jetzt unter den Seeleuten im Brauche ist, und zwar genauer als zu Anfang, wo man sich noch dieser grossen hölzernen Astrolabien

bediente". Ist es nöthig, diese einfache Darstellung Barros' durchaus erweitern zu wollen? Wir denken nicht. Die grossen Astrolabien müssen eine wahre Plage des Seemannes gewesen sein, und die Junta hat sie einfach durch die kleineren aus Messing ersetzt. Barros sagt ja ausdrücklich, dass durch die Verbesserung der Steuermannskunde das Verfahren der Breitenbestimmung besser ausfiel, als zur Zeit der grossen hölzernen Astrolabien. Und zur Zeit des Barros gebrauchte man für die Messung der Sonnenhöhe, wie wir sahen, den Jakobsstab nicht, sondern eben die kleineren Astrolabien. Es scheint unglaublich, dass eine derartige Kleinigkeit so hoch geschätzt wurde, aber wenn wir bedenken, dass die nautische Wissenschaft eben entstand, dass es den Seeleuten an Uebung in den astronomischen Methoden fehlte, dass jede kleine Besserung einen bedeutenden Fortschritt bezeichnete, so urtheilen wir anders und sehen ein, dass Behaim auch durch diese Kleinigkeit den Seeleuten einen bedeutenden Dienst erwies. Aber darin allein bestanden nicht die Errungenschaften der Junta; sie hat auch Tafeln über die Abweichung der Sonne gemacht, sagt Barros, und vielleicht auch Tabellen über die Reduktionsweise der Zenithdistanz mit der Deklination, und alles zusammen verpflichtete König Johann II. gegen den deutschen Einwanderer. Darauf kommen wir aber noch zurück.

Was das erste Vorkommen des Jakobsstabes als astronomisches Messinstrument anbelangt, so hat Günther in jüngster Zeit nachgewiesen[1]), dass der Erfinder, oder doch der erste in der Litteratur auftretende Beschreiber des Jakobsstabes, der spanische Jude Levi Ben Gerson (XIV. Jahrh.) ist. Nachdem nun völlig unabhängig von dieser Frage Petz[2]) den Nachweis lieferte, dass Regiomontan die bezügliche Schrift des Levi gekannt haben müsse, so kann nicht mehr daran gezweifelt werden, dass Ersterer durch den spanischen Juden zur Kenntniss dieses Instrumentes gelangte. Levi benutzte sein Instrument ausdrücklich für astronomische Messungen. Das neunte Kapitel der ungedruckten, in der Münchener Hofbibliothek enthaltenen und durch Günther beschriebenen Handschrift des Levi handelt eben von der Messung von Sterndistanzen durch dieses Instrument (Usus hujus instrumenti ad distantias stellarum).

Es erübrigt uns über die Ermittlungsweise der Höhe mit dem Jakobsstabe Ergänzendes zu berichten. Mit Zuhülfenahme der Fig. 16 sehen wir,

[1]) Bibl. mathem. von G. Eneström, neue Folge 4, S. 77 ff.
[2]) Mittheilungen des Vereins für die Geschichte Nürnbergs, Heft 7, S. 123.

dass die Höhe gleich dem Winkel der beiden Sehstrahlen SO und HO ist. Bezeichnet man diesen Winkel mit h, so hat man wegen Oa = Ob:

$$\operatorname{tg}\frac{h}{2} = \frac{bn}{On}$$

Indem bn konstant ist, kann man Od mit einer Theilung versehen und aus einer Tangententafel für die verschiedenen Werthe von On den Winkel ablesen. Diese war die durch Regiomontan eingeführte Methode. Der Jude Levi Ben Gerson dagegen, dem die Tangententafeln noch nicht bekannt waren, bediente sich der Sinuse. — Später jedoch beobachtete man das von Werner angegebene Verfahren, indem man am Längsstabe direkt die Winkelwerthe auftrug. Um die Theilung auszuführen, beschrieben die Mechaniker auf einer Tafel (Fig. 17) einen Halbkreis und zählten vom Halbirungspunkte d aus die Grade nach beiden Seiten bis 90°, legten den Längsstab cd auf den halbirenden Halbmesser und verschoben dann den Querstab ab so, dass seine Enden genau auf zwei zusammengehörige Halbmesser fielen. Auf dem Längsstabe zeichnete

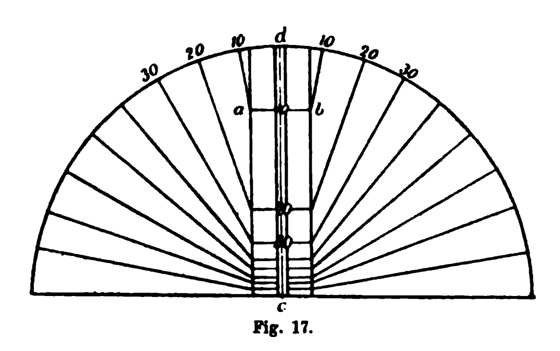


Fig. 17.

man dann die Summe der beiden vom Querstabe umfassten Längen als gemessenen Winkel an. Man bemerkt, dass die Theilstriche bei grossen Winkeln schon unangenehm nahe an einander fielen. Beging man bei der Beobachtung solcher Höhen einen ganz geringen Excentricitätsfehler, oder waren die Sehlinien nicht ganz genau und scharf eingestellt, so fielen derartige Winkelmessungen sehr ungenau aus. Man begreift aber, dass die Theilstriche auch grosser Winkel desto weiter von einander ausfallen müssen, je länger der Querstab ist; desshalb hat Werner anstatt eines einzigen mehrere Querstäbe genommen und damit eine wesentliche Verbesserung des Jakobsstabes, besonders für die Schiffahrt, eingeführt; in der Navigation verwendete man deren drei, und es musste dann der Längsstab mit drei verschiedenen Theilungen versehen werden, wovon eine dem kürzesten, eine dem mittleren, die dritte dem längsten Querstab entsprach. Man wählte

dann für die Beobachtung den längeren oder kürzeren Querstab, je nachdem die zu messende Höhe grösser oder kleiner war. Um Excentricitätsfehler zu vermeiden, d. h. um die richtige Stellung des Auges am Ende des Stabes herauszufinden, pflegte man auch zwei Stäbe auf einmal anstatt eines einzigen anzuwenden, die man in derselben Ebene von einander auf den gleichen Winkel einstellte. Noch später wurde der Jakobsstab dadurch verbessert, dass man das Augenende mit einem Visirblatt versah; dann kehrte man bei der Beobachtung den Längsstab um, wendete der Sonne den Rücken zu und sah durch die Oeffnung des Visirblattes gegen den Horizont, indem man gleichzeitig den Querstab verschob, bis der Schatten vom oberen Ende des Querstabes auf den Schlitz fiel. Endlich wurde behufs genauerer Markirung des Schattens das obere Ende des Querstabes mit einem Diopter versehen. Alle diese Verbesserungen sind weit jüngeren Datums.

Es ist u. A. auch die Frage berührt worden, ob Behaim nicht das Meteoroskop des Regiomontanus nach Portugal gebracht habe. Aus denselben Gründen, welche gegen die Einführung des Jakobsstabes durch ihn sprechen, muss auch diese Frage verneint werden. Allein man darf nicht diese Zumuthung als etwas Haarsträubendes ansehen, in der Meinung, dass das Meteoroskop zur See durchaus keine Verwendung finden konnte.

Das Meteoroskop des Regiomontanus[1]) war bekanntlich nur eine Nachbildung der alexandrinischen Armillen, eine Verbindung von Kreisen, durch welche man den Aequator, die Ekliptik und die darauf senkrechten Kreise darstellte. Thatsächlich ist nun dieses Instrument in der Schiffahrt verwendet worden, was auch Fournier schon wusste. In der Hydrographie des gelehrten Jesuiten[2]) wird ein ähnliches Instrument unter dem Namen eines „Hemisphäre nautique" — es handelte sich um eine halbe Armille — beschrieben, mit der Bestimmung, damit die Breite und die Ortszeit zu ermitteln, und mit der Angabe, dass ein gewisser Michel Cognet dasselbe erfunden habe (1581). Wir wiesen aber bereits bei anderer Gelegenheit nach[3]), dass dieses

[1]) Das Werk Peter Apian's ex 1533, welches sich im Besitze der Münchener Hofbibliothek befindet, und auch uns vorlag, enthält den Brief Regiomontan's beigebunden: „Ad Bessarionem Cardinalem Nicenum ac Patriarcham Constantinopolitanum de compositione meteoroscopii Joannis de Regiomonte epistola".

[2]) Hydrographie, Paris 1643, S. 509.

[3]) Nautische Diagramm-Instrumente, Centralztg. für Optik u. Mechanik, Bd. V, S. 256, und Vermischte Studien zur Gesch. der math. Geogr. in Ztschr. für wissensch. Geogr., Jahrg. V, S. 18.

Instrument älteren Nautikern bekannt war, so dem „Cortez“. Im „Breue Compendio de la Sphera (Sevilla 1551)“ beschreibt es Cortez (Kap. XI, III. Theil), und zwar in der Absicht, eine Methode zu liefern, um die Breite aus einer ausser dem Mittage beobachteten Höhe zu erhalten. Die gewöhnliche Armillarsphäre ist bei ihm mit einer Magnetnadel versehen, durch welche das Instrument orientirt werden soll. Befindet sich der Meridiankreis des Instrumentes in der Ebene des Himmelsmeridians — und die durch ein Diopter markirte Sonne auf einem Deklinationskreis nach Deklination und Länge eingestellt, so wird nun der Deklinationskreis gegen die Sonne gerichtet und der Pol so lange verschoben, bis der Sonnenstrahl durch die Diopteröffnung zum Mittelpunkt der Armille reicht. Die Ablesung am Fusspunkte des Deklinationskreises giebt dann die wahre Zeit und die Höhe des Poles — die geographische Breite — an. Daraus ersehen wir, dass an die nautische Verwendung des Instrumentes zum mindesten gedacht wurde, und sein Vorkommen in verschiedenen anderen späteren Werken spricht eher zu Gunsten seiner Verbreitung, als gegen dieselbe. Das Meer ist eben auch nicht „ewig gepeitscht“, es giebt viele ruhige Tage auch in See, und zu einer Zeit, wo man gar keine anderen Methoden der Breitenbestimmung kannte, dürfte man auch die Armille des Cortez, für gewisse Fälle wenigstens, bewillkommt haben. Dass sie nicht lediglich der Ausführung von Rechnungen gewidmet war, ersieht man aus obigem, für die Breitenbestimmung angegebenen Verfahren, wo von einer direkten Beobachtung die Rede ist. Uebrigens hat sich ein fast ganz gleiches Instrument in den allerletzten Jahren wieder in den nautischen Gebrauch für die Bestimmung der Deviation eingeschlichen. Man kennt es unter dem Namen eines „Palinurus“ oder „Patent-Kurs-Korrektors“ [1]).

[1]) Wir sahen solche Palinurusse auf unseren Schiffen in Verwendung und lieferten Beschreibungen davon in der „Central-Ztg. f. Optik u. Mechanik“, Jahrg. V, S. 256, und in den „Mitth. aus dem Geb. des Seew.“, Bd. XVI, S. 365.





IV. METHODEN DER ASTRONOMISCHEN ORTSBESTIMMUNG.

Astrolabium und Quadrant dienten zur Bestimmung der geographischen Breite aus Polarsternhöhen oder aus Meridianhöhen der Gestirne.

Der Polarstern (α Urs. Min.) befindet sich in nächster Nähe des Pols, und da Letzterer vom Horizont, in Gradmaass gemessen, ebensoweit absteht, als der jeweilige Beobachter vom Erdäquator, so giebt die Höhe des Polar- oder Nordsternes schon einen angenäherten Werth der geographischen Breite, der in unseren Zeiten um einen Betrag von $1^1/_2{}^0$ gefehlt sein kann. Diese einfache Methode der Breitenbestimmung war schon Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts bekannt, denn es berichtete über dieselbe Ca' da Mosto[1]), der 1455, auf einer Entdeckungsreise nach Afrika begriffen, in den Umgebungen des Aequators wieder nach Norden umkehrte, aus Besorgniss den Polarstern zu verlieren. Deutlich sagt diese Stelle des Berichtes nicht, ob ihm die Sichtbarkeit des Gestirnes wegen der Breitenbestimmung oder wegen der Kontrolle der Kompassnadel so sehr am Herzen lag; aber da der Kompass schon lange in Verwendung stand, so sollte man nicht glauben, dass Ca' da Mosto aus diesem Grunde die Ueberschreitung des Aequators nicht gewagt hätte. Kolumbus machte von dieser Methode ausgiebigen Gebrauch; allein auch er dürfte sich mit der besagten Höhe begnügt haben, ohne sie wegen der verschiedenen Stellungen zu berichtigen, die der Stern gegenüber dem Pol, während einer täglichen Umdrehung der Erde um ihre Axe, einnimmt. In der That wunderte sich Kolumbus über diese verschiedenen Stellungen,

---

[1]) Man sehe den Reisebericht in Ramusio's „Navigationi et viaggi".

die ihm auffielen, woraus entnommen werden kann, dass ihm die scheinbare Bewegung des Polarsterns früher fremd war.

Die Einsicht, dass der Polarstern nicht genau die Lage des Pols bezeichnet, brachte die Nothwendigkeit mit sich, Korrektionstabellen zu entwerfen, um mit Hülfe derselben die Breite aus der Höhe abzuleiten. Die älteste uns vorgekommene solcher Tafeln hatte die in Fig. 18 angegebene Form. Man entnahm derselben den Betrag, den man zur gemessenen Höhe hinzufügen, oder davon abziehen sollte, um die Breite zu erhalten, je nachdem sich die sogenannten Guardias (Wächter) am Kopfe oder Fusse oder in einer anderen der acht Hauptrichtungen gegenüber dem Polarstern

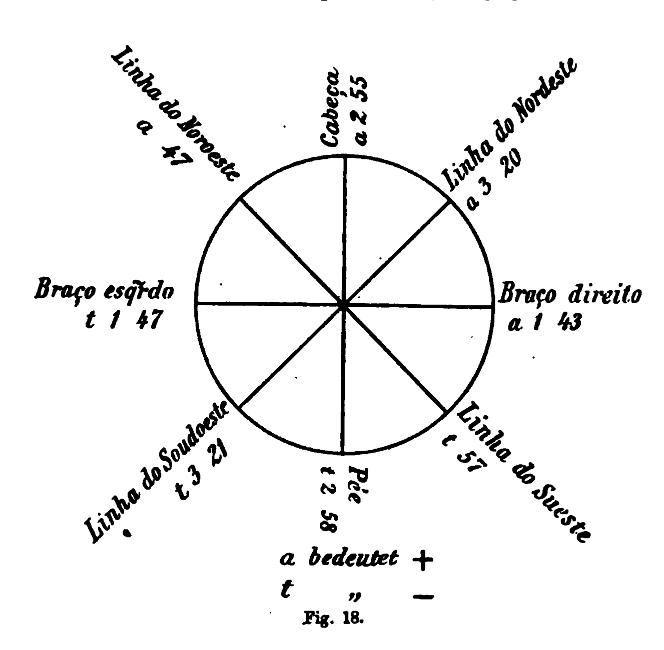


Fig. 18.

befanden. Diese Guardias waren nun die Sterne β und γ im Bilde des kleinen Bären [1]).

Um Irrthümer auszuschliessen, sind später ausführlichere Tafeln ausgearbeitet worden, welche die Stellung der Wächter illustrirten, und der grösseren Sicherheit wegen auch die gegenseitige Stellung der ersteren beiden angaben. Nebenstehend (Fig. 19) geben wir eine Probe einer solchen Tafel aus der Nautik von Medina, wobei vorausgesetzt werden darf, dass Medina nicht der Erfinder derselben ist, sondern dass sie aus

[1]) Spätere Schriftsteller bedienten sich auch anderer Sterne für die Feststellung dieser Korrektionszeichen. So z. B. richten sich Münster und Orontius nur nach dem Wächter β, Apian nach den Sternen α und β des grossen Bären, der Strassburger Arzt „Isaac Habrectus“ nach dem Stern ξ des kleinen Bären u. s. w.

früheren Zeiten stammen. Die gebrachte Probe berücksichtigt den Fall, dass sich die Wächter SW. des Polarsternes befanden. Neben der Figur war dann zu lesen: „Befinden sich die Wächter südwestlich, so stehen sie zu einander Ost-West, und der Stern befindet sich drei einhalb Grade über dem Pol." Die Korrektion war also, — $3^1/_2$ °.

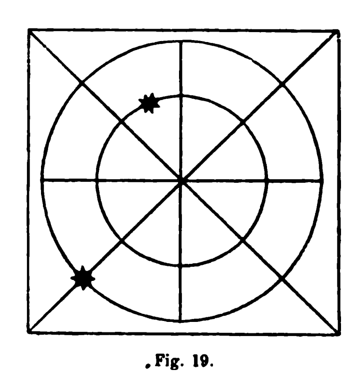


Fig. 19.

Die Bestimmung der Breite aus der Meridianhöhe der Gestirne geschieht bekanntlich, indem man die algebraische Summe aus der Zenithdistanz und der Deklination, beide mit ihren Zeichen genommen, ausführt. Diese einfache Regel erschien in den nautischen Lehrbüchern sehr spät, und bis dahin bediente man sich illustrirter Tafeln, denen man nach der Schattenrichtung der Sonne und aus dem Namen der Deklination das einzuhaltende Verfahren entnahm. Es ist schliesslich einerlei, ob man das Zeichen der Zenithdistanz nach der Richtung des Schattens oder nach der Seite, nach welcher das Auge des Beobachters gewendet bleibt, bestimmt, allein die alten Regeln waren, indem sie die algebraische Reduktion nicht



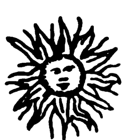


Fig. 20.

kannten, komplicirter. Die nebenstehende Fig. 20 giebt eine Illustrationsprobe aus einer solchen Tafel. Unter der gezeichneten Figur stand geschrieben:

„Zehnte Regel: Wenn sich die Sonne im Süden befindet, und der Schatten gegen Norden fällt, und Höhe und Deklination kleiner als *XC* sind."

„Befindet sich die Sonne im Süden und fällt der Schatten gegen Norden, und erreicht die Summe von Höhe und Deklination nicht *XC*

Grade, so befindest du dich so weit im Norden vom Aequator, als zu $_*XC_*$ Graden fehlt. Und der Aequator trennt dich von der Sonne."

In unserer Illustration bezeichnet die Linie den Aequator; der Beobachter steht im Norden, die Sonne im Süden desselben, und der Schatten fällt, wie man sieht, gegen Norden. — In mathematische Sprache übersetzt und unter Anwendung der üblichen Zeichen für Breite und Deklination, lautet also dieser Fall:

$$d = - \qquad h + d \angle 90^0 \qquad z = +$$

$$\varphi = 90 - (h + d)$$

In der That ist

$$\varphi = z \pm d = 90 - h \pm d = 90 - (h + d).$$

Andere Methoden der Breitenbestimmung kannten zwar die Astronomen; aus der Litteratur des aussterbenden Mittelalters geht jedoch nicht hervor, dass sie Verwendung gefunden hätten. Unter Anderen hatte der mehrmals genannte Werner auf die in den „Libros del Saber de Astronomia" von Alphons X[1]) enthaltenen Breitenbestimmungen aus oberen und unteren Kulminationshöhen circumpolarer Sterne wieder aufmerksam gemacht, eine Methode, die besonders bei der Bestimmung der geographischen Breite der neu entdeckten Länder so vorzügliche Resultate geliefert hätte. Aber die Seeleute fuhren fort, nur die Meridianhöhe der Sonne zu messen, und ihre Resultate fielen mitunter so schlecht aus, dass man über ihre Ungeschicklichkeit eigentlich doch staunen muss. So befindet sich z. B. auf der Karte Juan de la Cosa's die Bocca del Drago im Parallel von Buena vista, somit in 16°; der Circulo Cancero (Wendekreis des Krebses) berührt die Südküste von Haiti, während die Breite derselben nur $17^1/_2{}^0$ beträgt; die Azoren befinden sich im gleichen Parallel mit den Bahamabänken u. s. w. Selbst der Globus Behaim's enthält an der afrikanischen Küste enorme Breitenfehler. Peschel führt eine Stelle aus einem Briefe des Schiffsarztes Johann auf Cabral's Geschwader an König Emanuel an, wo Meister Johann klagt, dass die Messungen an Bord der schwankenden Schiffe mit den Astrolabien Irrthümer von 4 bis 5° verursachen; nebenbei bemerkt, kann dieser Brief als ein weiterer Beleg gegen die Anwendung des Jakobsstabes dienen.

Erst zu Ende des XVI. Jahrhundertes sind die Breitenfehler selten grösser als 1° geworden; man konnte daher am Ende des XV. Jahrhunderts in dieser Beziehung nicht viel verlangen. Weit ärger stand es aber mit der Längenbestimmung, wozu astronomische, nautisch brauchbare Methoden

[1]) Nach der Ausgabe von Rico y Sinobas, Bd. IV, S. 168.

ganz fehlten. Wohl hatte schon Hipparch den Grundstein zur Längenbestimmung aus Mondbeobachtungen gelegt, und es wird auch berichtet, dass Ruy Faleiro die Steuerleute des Magalhaës belehrt habe, wie sie die Länge aus Deklinationen des Mondes, aus Höhendifferenzen des Mondes und des Jupiters, endlich aus Oppositionen des Mondes und der Venus bestimmen sollten; aber solche Beobachtungen sind erstens nicht immer, sondern nur gelegentlich ausführbar, zweitens verlangen sie Kenntnisse und Fähigkeiten, die bei den Seeleuten der hier berücksichtigten Zeiten nicht vorausgesetzt werden konnten. Man griff daher im nautischen Gebrauche zur folgenden Methode.

Man hatte den Abfahrtspunkt des vorangehenden Mittags, und fand aus der Meridianhöhe der Sonne das Parallel des gegebenen Mittags. Um den Ankunftspunkt zu erhalten, legte man nun volles Vertrauen auf den gesteuerten Kurs, den man ja wirklich bestimmte, während die geschätzte Distanz ganz ausser Berücksichtigung blieb. Indem man nun den Durchschnittspunkt des gefundenen Parallels mit der vom vorangehenden Mittagspunkt aus gezogenen Kurslinie bildete, erhielt man die Mittagslänge. Da in dieser Art der gesteuerte Kurs ein Hauptelement bei der Ortsbestimmung wurde, so legte man auf ein gutes Steuern grosses Gewicht, wesshalb auch für die genaue Bestimmung der Abtrift eine eigene Schleppleine nachgeführt wurde, die catena a poppa des Pigafetta, welche Humboldt, wie Breusing[1]) richtig gezeigt hat, irrthümlich für das Logg hielt. Von dieser nachgeschleppten Leine ist auch in dem berühmten Werke von Luc. Jansz. Waghenaar die Rede[2]), wo es heisst, dass die Abtrift am sichersten gefunden wird, „door eene Lootlyne met een hout oste anders achter uyt te laaten gaan“.

Dass sich durch diese Methode der Bestimmung des Mittagspunktes auch die richtig gesegelte Distanz ergab, leuchtet ein, und der Kompass lieferte somit ein neues Mittel, um auch letztere genauer zu schätzen. Das war dem P. von der Horst, Verfasser des früher genannten niederdeutschen Werkes über Steuermannskunst, wohl bekannt, indem er schrieb: „Up grote Fahrwaters mag men leren, gude Gissung maken, so men alle Dage bequem Weder hefft, dat men kann Höchte an der Sünn und Steven nemen; den uth de Veranderunge der Brede und Wetenschop von dat Kors, dat men segelt, mag men erkennen, wo veel Milen dat men up de Tied gesegelt hefft.“

Die einzige für die Navigation, in vorchronometrischen Zeiten, praktisch

[1]) Ztschr. der Gesellsch. für Erdk., Berlin, Bd. IV, S. 106 ff.

[2]) Spieghel der Zeewaardt, Leyden 1584.

brauchbare astronomische Methode der Längenbestimmung, jene durch Monddistanzen nämlich, hat ihren Ursprung in Deutschland gehabt. Man pflegt zu sagen, dass sich Finäus, Frisius, Apian und Werner die Ehre dieser Erfindung streitig machen, allein wir werden gleich sehen, dass die Prioritätsfrage gar nicht mehr aufgeworfen werden darf.

Der mehrmals genannte Nürnberger Johann Werner hat sich mit diesem Problem bereits im Jahre 1514 beschäftigt, bei Gelegenheit, als er die Geographie des Ptolemäus überarbeitete. Das Astronomicum Caesareum des Sachsen Peter Bienewitz — genannt Apian — wurde 1524 fertig. Orontius Finäus, Professor der Mathematik in Paris, und Gemma Frisius, ein Arzt in Antwerpen, kamen erst 1530 auf denselben Gedanken. Somit sind die deutschen Werner und Bienewitz zweifelsohne die Begründer der Methode.

Werner führte aber das Problem der Monddistanzen auf eine Sternbedeckung zurück. Man kann sich nach ihm mit Erfolg dieses Verfahrens bedienen, wenn man die wahre Bewegung des Mondes und ausserdem noch einen Stern seiner Lage nach genau kennt, dessen astronomische Breite 5° nicht überschreitet[1]). Soll nun die Längendifferenz der beiden Orte A und B zu irgend einer Zeit ausgemittelt werden, so misst der Beobachter in A mit Hülfe des Jakobsstabes den Abstand des Sternes vom Monde. Dividirt man den gefundenen Bogen durch den wahren stündlichen Mondlauf, so erhält man jene Anzahl von Stunden, welche bis zur Bedeckung verstreichen soll, oder beziehungsweise bereits verstrichen ist. Man gelangt so zur Kenntniss der Ortszeit der Bedeckung, während die Zeit des Phänomens für den Ort B in Tafeln vorausberechnet ist. Verhält man sich dann bei der Vergleichung dieser Zeiten ebenso, als gälte es die Vergleichung zweier durch Mondfinsternisse erhaltenen Zahlen, so gelangt man ohne Weiteres zum Längenunterschiede A-B. Man muss Günther[2]) zustimmen, wenn er die Vermuthung aufstellt, Pigafetta, der diese Methode in seiner Abhandlung über Nautik zu kennen zeigt, habe sie aus Werner geschöpft.

Derselbe Pigafetta erwähnt auch der Methode durch Längenbeobachtungen des Mondes. Alle diese Verfahrungsarten, nämlich jene durch Längen-Deklinations- oder Rectascensions-Beobachtungen, beruhen immer auf demselben Princip, der Bestimmung der Ortszeit, welche einem Werthe eines dieser Elemente entspricht, während die entsprechende Zeit des ersten Meridians den astronomischen Tafeln entnommen werden muss.

---

[1]) Nach Günther a. a. O. S. 291.

[2]) a. a. O. S. 292.

Die nautische Verwendbarkeit aller dieser Methoden musste aber damals an dem Mangel geeigneter Instrumente und genauerer Tafeln scheitern. Aus demselben Grunde hatte die Idee Don Fernando Colon's, die Länge durch Zeitübertragungen zu bestimmen, für den Augenblick rein nur theoretischen Werth. Gelegentlich der Verhandlungen zwischen Spanien und Portugal brachte Don Fernando Colon diese Methode bereits im Frühling des Jahres 1524 in Vorschlag[1]). Einige Jahre später nahm sie Alonzo de Sta. Cruz wieder in Erwägung, indem er für die Uebertragung der Zeit, die heute durch das Chronometer geschieht, auf Wasseruhren, Sanduhren, durch Gewichte bewegte Rädermechanismen, regelmässig brennende Lampen u. dgl. reflektirte.

Die Bekanntschaft mit der Veränderung der magnetischen Deklination erweckte schliesslich auch Hoffnungen bezüglich der Lösung des Längenbestimmungsproblems.

Schon Kolumbus ermittelte auf der ersten Rückreise nach Europa die eigene Schiffslage aus der Veränderung der Deklination, aber Pigafetta ist der erste Kosmograph, der dieser Frage nähere Aufmerksamkeit schenkt, wenn auch mit einigem Missgeschick.

„Um mit der Magnetnadel — schreibt er — die Länge zu kennen, beschreibe man einen grossen Kreis, in dem der Schiffskompass Platz findet, und theile ihn in 360°; stelle den Kompass derart auf, dass das Nordende der Nadel mit dem Nullpunkt der Theilung übereinfällt, und spanne über die Nadel einen Faden, der mit den Punkten 0—180 der Theilung übereinstimmt. Beobachte dann den Mittag, und drehe den Kompass, bis der Faden mit der Schattenrichtung übereinstimmt. Halte den Faden am Südpol fest, und spanne seine erübrigende Länge bis zum Nordpol, d. h. bis zur Nadel. In dieser Art wirst du finden, wie weit die Nadel vom Meridian absteht, und ebenso viele werden die Grade der Länge sein, von jenem Meridian gezählt, für welchen die Deklination Null ist." Abgesehen davon, dass hier eine Verwechslung des Peripheriewinkels mit dem Centriwinkel vorzukommen scheint, deutet Pigafetta auch auf die Meinung hin, die magnetische Deklination wachse regelmässig mit der Länge, eine Voraussetzung, die bei einem Manne, welcher den Erdball umsegelt hatte, unbegreiflich erscheint. Deutlich und richtig ist das Princip dieses Verfahrens erst durch Mercator erklärt worden. Obwohl die Leistungen Mercator's, wie bereits bemerkt, einer späteren Epoche angehören, so

[1]) Somit fällt die Behauptung, dass ihm Alonso de Sta. Cruz in dieser Beziehung vorausgegangen sei, denn Alonso kann sein Werk vor 1530 nicht geschrieben haben.

soll doch die Lösung dieses Problems durch den grossen deutschen Geographen hier aufgenommen werden.

In dem berühmten Brief an Granvella, aus Löwen vom 23. Februar 1546 datirt, welchen Breusing zuerst auffand und veröffentlichte [1]), finden wir zunächst eine richtige Erklärung des Einflusses, welchen die magnetische Deklination auf die Konstruktion der loxodromischen Karten ausübte, dann eine sehr schöne Entwicklung der Idee, die Veränderung der Deklination für die Längenbestimmung auszunützen.

„So oft ich Seekarten betrachtete, Hochwürdigster Bischof, musste ich mich darüber wundern, wie es doch zugehen mochte, dass die Schiffskurse, wenn die Distanz der Orte genau darauf abgesetzt wurde, das eine Mal den Breitenunterschied grösser machten, als er in Wahrheit ist, das andere Mal dagegen kleiner, und wiederum oft auch mit dem richtigen Breitenunterschiede der fraglichen Orte zusammentrafen. Da mich dies längere Zeit beunruhigte ... so fing ich an, dem Grunde dieser Mängel genauer nachzuforschen, und habe nun gefunden, dass derselbe vorzugsweise auf der Unbekanntschaft mit der Eigenthümlichkeit des Magneten beruht."

Nun erklärt Mercator, dass die von den Seeleuten ausser Acht gelassene Veränderung in der magnetischen Abweichung zu Unterschieden in den gekoppelten und beobachteten Breiten führen musste, woraus Unrichtigkeiten in der Karte selbst und die heillose Verwirrung entstanden, bei der sich schliesslich Niemand mehr auskannte. Bei dieser Gelegenheit setzt er seine Ansichten über den Erdmagnetismus auseinander und erörtert die Abhängigkeit der magnetischen Deklination von der geographischen Länge. Da die Magnetnadel an ein und demselben Orte immer nach einem und demselben Punkte hinweist, so kann der magnetische Nordpol sich nur auf der festruhenden Erde befinden. Um ihn zu bestimmen, hat man nur die Richtung der Nadel an zwei Punkten bis zur Begegnung der bezüglichen Vertikalebenen zu verlängern. Indem nun Mercator dies that, fand er als die geographische Position des magnetischen Nordpoles den Punkt von 79° Breite und 168° Länge. „Allemal, wenn die Nadel auf diesem Meridian sich befindet" — fährt er fort — „wird sie genau Nord zeigen. Wenn man aber von ihm in der Gegend, wo er in die Nähe Europa's trifft, nach Osten schifft, wird sie alsbald vom wahren Nord mehr und mehr nach Osten abweichen, und zwar unter höherer Breite mehr, bis man sich in Längenunterschied 90° davon entfernt. Hier wird

[1]) „Gerhard Kremer genannt Mercator", Vortrag, von Dr. Breusing, 2. Auflage, S. 13.

sich dann die Abweichung gleicherweise wieder vermindern, bis man auf die Länge von 168° kommt, von wo sie im entgegengesetzten Sinne nach Westen abzulenken beginnt, bis 90° Längenunterschied gutgemacht sind; die weitere Länge bringt dann die verschiedenen Richtungen des Meridians und der Magnetnadel wieder in Uebereinstimmung."

Denken wir uns also in der Figur 21 die Erde in der stereographischen Polarprojektion gezeichnet und verlängern wir die Gleichgewichtsrichtung der Nadel an zwei Punkten a und b, so erhält man den Durchschnittspunkt O, welcher die Lage des magnetischen Nordpols darstellt. Da die Nadel immer gegen diesen Punkt gerichtet sein muss, so ist klar, dass alle Punkte auf den Meridian 12—168°, 0° Deklination aufweisen werden. Je mehr man von m gegen n, p bis b schreitet, desto grösser wird die östliche Abweichung, die im Meridian 78° O ihr Maximum erreicht. Von b aus über a und q bis zum Antipodenmeridian nimmt sie wieder bis auf Null ab und steigt dann über l, g, gegen Westen. In dem Meridian von 102° erreicht die westliche Misweisung ihren grössten Werth. Es ist ferner klar, dass in höheren Breiten die Abweichung grösser sein muss, da z. B. $\sphericalangle$ o p″ c < o p c < o p′ c u. s. w.

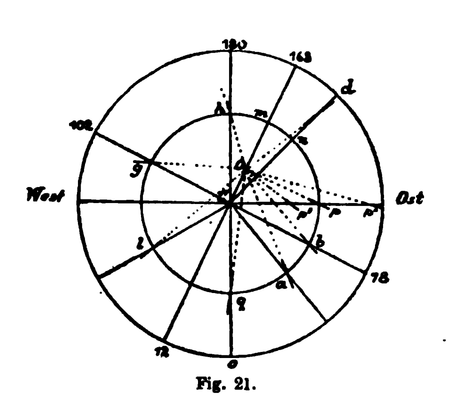


Fig. 21.

Kennt man also die Abweichung und die geographische Breite, so lässt sich nach dieser Theorie die Länge bestimmen.

Alles in Allem waren die Breitenbestimmungsmethoden aus Nordstern- und Meridianhöhen die einzig brauchbaren astronomischen Rechnungsarten der Seeleute; alles Uebrige lag im Keime und reifte erst nach weiteren zwei beziehungsweise drei Jahrhunderten.





V. DIE EPHEMERIDEN. LÖSUNG DER BEHAIM-FRAGE. NACHTRÄGLICHE BEMERKUNGEN ZU DEN ALPHONSINISCHEN TAFELN.

Zu seinen astronomischen Berechnungen braucht der Seemann noch die Ephemeriden, das sind nautisch-astronomische Jahrbücher, denen er Tag für Tag die Stellung der Gestirne in Bezug auf den Aequator und auf dessen Durchschnittspunkte mit der Ekliptik, dann die Stellungen der Planeten und des Mondes in Bezug auf die Sonne, die Distanzen des Mondes von einigen Sternen und andere ihm nützliche Daten entnimmt.

Die ersten astronomischen Tafeln lieferte Ptolemäus; ihm folgte in Europa[1]) ein Sohn der hohenstaufischen Königstochter Beatrix, der an hohem Geiste und idealem Streben ausgezeichnete Alfons X. von Kastilien, der neue Tafeln durch die Juden Rabbi Isak und Jehuda ben Mose Cohen, unter Benutzung aller Hülfsmittel, welche die Kenntniss der arabischen Litteratur gewähren konnte, in den Jahren 1262—1272 ausarbeiten liess, und die von da ab bis ins 16. Jahrhundert hinein das Fundament aller astronomischen Rechnungen bildeten. Die weitere Vervollkommnung derselben hing vom jeweiligen Zustand der Wissenschaft ab und ging von Deutschland aus; bevor wir uns mit der nautischen Verwendung dieses Hülfsmittels der Schiffahrt beschäftigen, wird es zweckmässig erscheinen, einen flüchtigen Blick auf die einschlägigen Leistungen des aussterbenden Mittelalters zu werfen, welche mit der

[1]) Abgesehen von den toledanischen Tabellen, von welchen später die Rede ist.

Entwicklung der astronomischen Kenntnisse und somit mit der weiteren Gestaltung der Ephemeriden Zusammenhang haben.

Während Ulugbegh zu Samarkand eine Sternwarte gründete und neue Tafeln für Berechnung der Wandelsterne anfertigen liess, bildete sich in Deutschland, von der Universität Wien ausgehend, allmählich eine neue mathematische Schule. Trat bereits der erste Rektor dieser Hochschule, Albert von Sachsen, als Mathematiker auf, so fand er in Heinrich von Hessen einen würdigen, in dem späteren Johannes von Gmünden einen trefflichen Nachfolger, welcher ein lebhaftes Interesse für die Astronomie zu wecken verstand und in Georg von Peuerbach eine hohe, die schönsten Früchte tragende Begeisterung für seine Wissenschaft zu erregen wusste. Mit ausserordentlichem Fleisse arbeitete dieser an der Verbesserung der Grundlagen der Mathematik und Astronomie [1]), verfasste ein zum Ersatze für den veralteten Algorismus des Sacro Bosco bestimmtes Rechenbuch, beschloss die Berechnung einer neuen Sinustafel von höchster Genauigkeit, setzte seine ganze Kraft ein, den Almagest des Ptolemäus in der Ursprache herauszugeben, um derart die Errungenschaften der Humanisten für die exakten Wissenschaften nutzbar zu machen. Vom Kardinal Bessarion, dem bedeutenden Schüler Plettson's, welcher als Grieche aus Patriotismus unermüdlich Bücher sammelte und seine berühmte Bibliothek nach Venedig als einem sicheren Orte brachte, zur Reise nach Italien bewogen, starb Peuerbach, getröstet durch die Anwesenheit eines Mannes, welcher ihn bereits bei der Ausarbeitung des Almageste unterstützt hatte und wie kein zweiter berufen war, das Begonnene fortzusetzen, des 1436 geborenen Johannes Müller aus Königsberg in Franken, genannt Regiomontan. Regiomontan führte die Tangente in die Wissenschaft wieder ein, schrieb eine Trigonometrie, verfasste Ephemeriden, gab einen unübertroffenen Kalender heraus und arbeitete an der von Sixtus IV. gewünschten Reform desselben.

Seine ganze Kraft widmete dieser ausgezeichnete Gelehrte der Wissenschaft; grossartig waren die erzielten Erfolge, welche er seinem Fleisse und seinem Genie, wie auch der Unterstützung des Nürnberger Patriziers Bernhard Walther verdankte, der für ihn die erste deutsche Sternwarte daselbst erbaute. Die unvollendet gebliebenen Arbeiten des Regiomontan brachte sein trefflicher Freund Walther zum möglichst befrie-

[1]) Wir folgen der ausgezeichneten übersichtlichen Darstellung Dr. W. Kögler's: „Wissenschaftliche Bestrebungen des Mittelalters und der Renaissancezeit“ (neuntes Programm der ersten deutschen Staats-Oberrealschule in Prag, 1880).

digenden Abschluss, während sich Johannes Werner durch die Ausbildung der Lehre der Kegelschnitte, durch die Lösung von Aufgaben aus der Stereometrie, aus der mathematischen Geographie und durch die Verbesserung des Jakobsstabes auszeichnete. Der berühmte Förderer von Kunst und Wissenschaft, Willibald Pirkheimer, unterstützte unterdessen Schoner in der Anfertigung astronomischer Instrumente, und Thomas Venatorius und Albrecht Dürer sicherten sich mit der Herausgabe wichtiger mathematischer und astronomischer Werke einen Ehrenplatz in der Geschichte der exakten Wissenschaften.

Indessen sich an der Pegnitz rege geistige Thätigkeit entfaltete, fanden die mathematischen Disciplinen in Italien durch Luca Pacioli, Scipio Ferro, Antonio Maria Fiore, Nicolò Tartaglia und Geronimo Cardano würdige Förderer. Verdanken wir diesen Männern manchen Fortschritt, so achten wir in Dominik Maria Novara den Lehrer eines Mannes, auf den die Menschheit stolz sein darf, des deutschen Bürgersohnes von Thorn, Nicolaus Kopernikus. Im Todesjahre des Entdeckers von Amerika ergründete dieser geniale Geist die grosse Wahrheit der Bewegung der Erde um sich selbst und um die Sonne, sowie die gleiche Rotation der übrigen Planeten um denselben Focus, endlich die Gleichstellung der bis dahin bevorzugten Erde mit den anderen Theilen unserer Sonnenwelt.

Nach dieser in grossen Zügen gehaltenen Ueberschau der deutschen Reformatoren der Astronomie wenden wir uns den von den Seeleuten gebrauchten Ephemeriden zu, und es wird uns dabei vielleicht gelingen, die bereits zum Theil behandelte Behaim-Frage einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Es wird sich möglicherweise herausstellen, dass der deutsche Fachmann, wenn nicht durch Einführung des Jakobsstabes, so doch in anderer Weise, zu den schon angeführten noch andere wesentliche Dienste der Schiffahrt leistete.

Zu den Zeiten, als Heinrich der Seefahrer das Studium der nautischen Astronomie zu fördern begann, waren im Abendlande die Alphonsinischen Tafeln verbreitet, die sich auf den Meridian von Toledo bezogen [1]). Schon die Anordnung der Eingangsargumente zu denselben war eine der-

[1]) Als Grundlage für die nachstehende Besprechung dient uns die erste gedruckte Auflage der Tafeln (Eigenthum der Hofbibl. in München, Incunab. c. a. 380), betitelt: Alfontij regis castelle illustrissimi celestiũ motuũ tabule: nec nõ Stella 4 fixarum lõgitudines ac latitudines alfontij tp̃e (tempore) ad motus veritatẽ mira

artig komplicirte und ungeschickte, dass aus diesem Grunde allein ihre Handhabung schwerfällig ausfiel. Die Tafeln waren nämlich nicht für ein bestimmtes Jahr berechnet, sondern sollten gewissermassen für die Ewigkeit dauern und enthielten für jedes Element einen für verschiedene Aeren berechneten Anhangswerth (Radix), zu dem die Aenderung in der verflossenen Zeit hinzugerechnet werden musste. Für die Bewegung der Sonne hatte man z. B. folgende Tabelle:

Radices mot⁹ solis ad eras subscriptas.

	s̃	g̃	m̃	2̃	3̃	4̃
Radix diluuij	3	1	25	32	58	49
Ra. nabugodono.	5	27	48	42	21	7
Radix philippi	3	46	26	54	3	15
Ra. alexā. magni	3	5	8	21	42	23
Radix cesaris	4	37	34	41	16	59
Ra. incarnatōis	4	38	21	0	30	28
Ra. diocletiani	2	37	13	51	8	20
Ra. albigera. i. ara.	1	54	52	2	0	50
Ra. iesdagert	1	26	50	59	11	0
Radix alfontij	1	16	37	12	38	42

Die als Eingangsargument dienende Zeit war nun nach der Sexagesimalmethode gezählt, derart, dass ein julianisches Jahr zu 365·25 Tagen wie folgt auszudrücken kam:

$$365{\cdot}25 : 60 = 608 + \frac{45}{60}$$

$$608 : 60 = 10 + \frac{8}{60}$$

daher:

$$365.25 = 10\ 8\ 45$$

Die Ordnung der Sexagenen war mit 4, 3, 2, pa. bezeichnet. Um also ein Element für den 20. September 1476 zu bestimmen, musste man nach obigem Verhältniss das gegebene Datum in die Sexagesimaltheilung ver-

diligētia reducte. At pm̃o Joañis Saxoniēsis in tabulas alfontij canões ordinati incipiūt faustissime. — Die uns ebenfalls vorliegenden „Libros del Saber de Astronomia del Rey Don Alfonso X de Castilla", herausgegeben über Veranlassung der K. Akad. der Wissensch. in Madrid durch Rico y Sinobas (Madrid 1866, Bd. IV) enthalten nur Fragmente der Tafeln.

wandeln, wozu die Tafeln selbst glücklicherweise eigene Tabellen enthielten. Man ging in dieselben ein, und fand:

Für 1000 Jahre .	1^4	41^3	27^2	$30^{pa.}$
„ 400 „ .		40	35	0
„ 60 „ .		6	5	15
„ 16 „ .		1	37	24
Bis zum August . .			4	3
„ „ 20. September				20
20. Sept. 1476 = .	2	29	49	32

Wollte man etwa die Länge der Sonne erhalten, so suchte man aus obigem Täfelchen zuerst die „Radix" für Christi Geburt, sodann entnahm man einer eigenen Seite die Veränderung für 2^4, 29^3, 49^2, $32^{pa.}$ Fragliche Tafel hatte folgende Einrichtung:

Ꮯ. Tabula medij motus Solis Veneris ʒ Mercurij.

$\tilde{4}$											$\tilde{4}$										
$\tilde{3}$											$\tilde{3}$										
$\tilde{2}$											$\tilde{2}$										
pa	pa	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$	$\tilde{4}$							pa	pa	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$	$\tilde{4}$						
1	0	0	59	8		19	37	19	13	56	31	0	30	33	18		8	16	56	11	56
2	0	1	58	16		39	14	38	27	52	32	0	31	32	26		27	54	15	25	52
3	0	2	57	24		58	51	57	41	48	33	0	32	31	34		47	31	34	39	48
4	0	3	56	33		18	29	16	55	44	34	0	33	30	43		7	8	53	53	44
15	0	14	47	4		54	19	48	29	0	45	0	44	21	14		42	59	25	27	0
19	0	18	43	38		12	49	5	24	44	49	0	48	17	48		1	28	42	22	44
29	0	28	35	1		29	2	17	44	4	59	0	58	9	11		17	41	54	42	4
30	0	29	34	9		48	39	36	58	0	60	0	59	8	19		37	19	13	56	0
$\tilde{m}$	$\tilde{g}$	$\tilde{m}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$							$\tilde{m}$	$\tilde{g}$	$\tilde{m}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$						
$\tilde{2}$	$\tilde{m}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$								$\tilde{2}$	$\tilde{m}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$							
$\tilde{3}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$									$\tilde{3}$	$\tilde{2}$	$\tilde{3}$								
$\tilde{4}$	$\tilde{3}$										$\tilde{4}$	$\tilde{3}$									

Ging man mit Sexagenen der $\tilde{4}$, $\tilde{3}$, $\tilde{2}$ Ordnung oder mit p^a in die erste Vertikalkolumne ein, so war die höchste Stelle des gesuchten Ele-

mentes der entsprechend mit $\tilde{4}$, $\tilde{3}$, $\tilde{2}$ oder p^a überschriebenen Horizontalreihe zu entnehmen. Am Fusse der Tafeln waren die Ueberschriften für die Unterabtheilungen vorhanden. Man hatte also für das angeführte Datum $15^h\ 4^m$.

Radix zu Chr. Geb.	4	38	21	0	30	28
Aenderung für 2^4	16	39	14	38	27	52
„ „ 29^3	35	1	29	2	17	44
„ „ 49^2	48	17	48	1	28	42
„ „ 32^{pa}		31	32	26	27	54
„ „ $15^{h.}$			14	47	4	54
„ „ 4^1				3	56	33
Gesuchte mittlere Länge der ☉	3	8	40	0	14	7

Wollte man die wahre Länge erhalten, so musste man aus der mittleren die Anomalie, dann mit der Mittelpunktsgleichung die wahre Länge berechnen.

Vortheilhaft war diese eigenthümliche Konstruktion insofern, als man die für eine Periode von 49000 Jahren berechneten Ephemeriden auf den möglichst geringen Umfang reduciren konnte, aber handlich wurden die Tafeln dadurch nicht, und man begreift, dass sie den Seeleuten nicht zusprachen. Dabei dürfen wir mit Rücksicht auf die damaligen Bedürfnisse der Navigation von dem von ihnen gelieferten Genauigkeitsgrad ganz absehen.

Nun konnte sich der Seemann der langwierigen Berechnung der Länge nicht entziehen, da sie ihm für die Ermittlung der Sonnendeklination unentbehrlich war. Vorausgesetzt nämlich, dass die Tafeln auch eine Tabelle der Sonnendeklination enthielten, so war das Eingangsargument zu derselben die Länge der Sonne, und letztere musste also vor allem Anderen eruirt werden.

Enthielten aber die Alphonsinischen Tafeln auch die Sonnendeklination?

In der uns vorliegenden ersten gedruckten Auflage derselben kommt eine solche Tabelle nicht vor, in den durch Rico y Sinobas bekannt gemachten Fragmenten ebensowenig, und auch Delamber[1]) erwähnt nicht ihr Erscheinen in der ihm zur Verfügung gestandenen Pariser Edition vom Jahre 1553. Die Originalauflage der Sammlung muss aber auf alle Fälle

[1]) Gesch. d. Astron., Bd. III.

einer solchen Tabelle Raum gegeben haben: denn das Kap. XX des als Einleitung zu den Tafeln dienenden „Libro de las Taulas Alfonsies“ [1]), handelt darüber, „Cuemo se a de saber la declinacion des sol egualador del dia, et si es septentrional ó miridional en cada sazon“, wie man nämlich die Deklination mit ihrem Zeichen zu entnehmen hat. In diesem Kapitel wird ganz ausdrücklich gesagt: „nehme den natürlichen Ort der Sonne für die gegebene Zeit, gehe damit in die Deklinationstafel ein u. s. w.“ Eine solche Tafel hatte nun Alphons in seinen „Libros del Saber“ aufgenommen, und dienten als Eingangsargumente die Zeichen der Ekliptik und die von 0 bis 30 gezählten Längengrade. Nachstehender Auszug der Tafel ist der erwähnten Ausgabe von Rico y Sinobas entnommen [2]).

Tabla de la declinacion del sol.

Grados eguales de Suso	0 VI			I VII			II VIII			Grado de los Signos de Suso
	Grados	Menudos	Segundos	Grados	Menudos	Segundos	Grados	Menudos	Segundos	
I	0	XXIII	LVII	XI	LII	XVII	XX	XXVI	XLIX	XXIX
II	0	XLVII	LIIII	XII	XIII	XI	XX	XXXIX	II	XXVIII
III	I	XI	LIIII	XII	XXXIII	LIII	XX	L	LII	XXVII
IV	I	XXXV	XLVII	XII	LIIII	XXII	XXI	II	XIX	XXVI
V	I	LIX	XLI	XIII	XIIII	XXXVIII	XXI	XIII	XXII	XXV
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
XXIX	XI	IX	LV	XX	I	XVI	XXIII	XXXII	XVIII	I
XXX	XI	XXXI	XI	XX	XIIII	XIV	XXIII	XXXII	XXX	0
		V			IIII			III		
		XI			X			XI		

Deklinationstafeln waren im Uebrigen nichts Seltenes im Mittelalter. Schon Ptolemäus hatte eine solche geliefert; sie war aber für Seeleute gleichwie für Astronomen noch ungeschickter gestaltet, indem das Argument die von 0 bis 90° gezählte Länge bildete. Einen Auszug derselben lassen wir nach dem griechischen Original und in deutscher Uebersetzung

[1]) Rico y Sinobas, Bd. IV, S. 136.

[2]) a. a. O. Bd. IV, S. 6.

nachfolgen[1]). In dieser Tafel heisst die Deklination „Meridianbogen der Schiefe“.

ΚΑΝΟΝΙΟΝ ΛΟΞΩΣΕΩΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΙ				Tafel der schiefen Bogen			
τοῦ διὰ μέσων	Μεσημβρινῶν			des schiefen Kreises	des Meridians		
α	ō	κδ	ις	1	0	24	16
β	ō	μη	λα	2	0	48	31
γ	α	ιβ	μς	3	1	12	46
δ	α	λς	ō	4	1	37	0
ε	β	α	ιβ	5	2	1	12
ζ	β	κε	κβ	6	2	25	22
ζ	β	μδ	λα	7	2	49	31
η	γ	ιγ	λς	8	3	13	36
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
πη	κγ	ν	κδ	88	23	50	24
πδ	κ/	να	ς	89	23	51	6
ζ	κγ	να	κ	90	23	51	20

In seinen Hakimitischen Tafeln gab Ibn Junus (11. Jahrhundert) die Deklination sogar von 10 zu 10 Minuten in der Länge an, und auch die Toledanischen Tafeln, welche den Alphonsinischen als Basis gedient hatten, enthielten dieses Element für alle Grade der Ekliptik.

Es ist nichts über etwaige Versuche bekannt, die vor Behaim gemacht worden wären, um die lästige und dem gewöhnlichen Seemann sehr schwierige Berechnung der Länge zu ersparen. Man citirt oft die Tafeln von Andaló di Negro und jene des Johann Bianchini. Ersterer starb 1340, Bianchini war ein Zeitgenosse des Peuerbach. Was nun die Tafeln di Negro's anbelangt, so geht uns aus der sehr eingehenden Biographie Desimoni's nur so viel hervor[2]), dass Negro ein Verzeichniss der Fixsterne nach gemischten Koordinaten lieferte, und

[1]) *ΚΛΑΥΔΙΟΥ ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΗ ΣΙΝΤΑΞΙΣ* par M. Halma, Paris 1816, Bd. I, S. 59.

[2]) Intorno alla vita ed ai lavori di Andaló di Negro. Bol. di bibl. e storia delle scienze matem. e fisiche von Boncompagni, Bd. VII, Rom 1875.

die Tafeln Bianchini's, bearbeitet im Jahre 1448, unterschieden sich nur wenig von den Alphonsinischen. Sonderbarer Weise enthielten auch die ersten gedruckten Tafeln von Bianchini[1]) keine Tabelle der Deklination. Delambre[2]) führt zwar eine solche im bezüglichen Index auf, allein ihm lag eine spätere umgearbeitete und vermehrte Auflage vor[3]) und nicht die Originalausgabe.

In Oesterreich und Deutschland berechneten Deklinationstafeln Peuerbach und Regiomontan. Ueber Peuerbach berichtet Colimitus[4]), dass er eine Abhandlung schrieb: „Modus componendi et demostrandi tabulam altitudinis solis cum tabula ipsa", der also auch die Deklinationstabelle selbst beigegeben war. Diese Abhandlung scheint verloren gegangen zu sein, doch kannte sie jedenfalls — wie Günther nachwies[5]) — Werner. So gelangen wir zu den berühmten Tafeln des Regiomontan.

Während ihres Wiener Aufenthaltes verbanden sich Peuerbach und Johannes Müller, gen. Regiomontan, zu wissenschaftlichem Schaffen, und bei gemeinschaftlichen Beobachtungen hatten sie Gelegenheit, mit den Alphonsinischen Tafeln unzufrieden zu werden. Zunächst bemerkten sie, dass eine Mondfinsterniss bei einer Stunde später eintraf, als es die Berechnung ergab, ein ander Mal, dass Mars bei 2° von der Stelle entfernt war, welche ihm die genannten Tafeln zutheilten[6]). Dies ergab ihnen die Nothwendigkeit der Berechnung neuer Tafeln, und sofort (1457—60) wurden die Grundlagen derselben besprochen. Unterdessen starb Peuerbach (1461), und Regiomontan folgte der Einladung Bessarion's nach Rom, um die astronomischen Werke des Ptolemäus zu studiren. Im Jahre 1463 vollendete er in Venedig seine Trigonometrie, kehrte sodann wieder nach Rom zurück und gelangte am Ende des Jahres 1468 nach Wien, um die Lehrstelle für Mathematik und Astronomie an der dortigen Universität zu übernehmen. Kaum bestieg er jene Kanzel, als ihn Mathias Corvinus von Ungarn, der in der Türkei eine Menge der bei Eroberung von Konstantinopel und Athen ganz zerstreuten

---

1) Tabule Bianchini 1495 (Incun. c. a. 1185 der Münchener Hofbibliothek).

2) Gesch. d. Astr., Bd. III, S. 260.

3) Luminarium atque Planet. Tab. octoginta quinque omnium ex his quae Alphonsum sequuntur quam faciles. Auctoribus J. Blanchino, N. Prugnero, G. Purbachio. Nunc primum collectae, auctae et emendatae. Basileae per J. Hervagium, 1553.

4) Aschbach, Gesch. der Wiener Universität, Bd. I, S. 493.

5) Studien zur Gesch. der mathem. Geogr., S. 283.

6) Wolf, Gesch. der Astron., München 1877, S. 87.

griechischen Manuskripte aufgekauft hatte, nach Raab berief, um diesen Schatz zu ordnen. In Ungarn wurde er mit dem der Astrologie ergebenen Erzbischof Johann von Gran bekannt, für welchen er die Tabulae directionum berechnete. Als Corvinus wieder das Schwert schwingen musste, entschloss sich Regiomontan, einen ruhigeren Aufenthalt zu suchen, und wählte dafür Nürnberg, wo Kunst, Handel und Wissenschaft in seltener Blüthe standen, wo er mit dem bereits genannten Walther bekannt wurde, und in welcher Stadt er seine Arbeiten, u. A. seinen berühmten Kalender und die Ephemerides ab anno 1475 ad annum 1506, herausgab. Diese beiden Werke enthielten nun Alles, was der damalige Seemann brauchen konnte, den Ort von Sonne und Mond, ein Verzeichniss der von 1475 bis 1530 zu erwartenden Sonnen- und Mondfinsternisse, ihre Dauer und Grösse, die Längen und Breiten mehrerer Orte, erstere auf den Meridian von Nürnberg bezogen. Ebenso enthielten sie Deklinationstafeln für die Sonne und für jene Gestirne, deren astronomische Breite bis 9° reichte. Die Einrichtung dieser letzteren Tabelle ergiebt sich aus nachstehender Reproduktion der uns vorliegenden Auflage. Als Argument der Tafel dienen die von 0 bis 30° in den einzelnen Zeichen der Ekliptik gezählten astronomischen Längen und die Breite. Wollte man die Deklination der Sonne haben, so war das Breitenargument Null. Man hatte also z. B., wenn die Sonne im Sternbild ♋, 6° in der Länge zählte:

$$d = 23^{\circ}\ 22'.$$

Tabula declinationum.

Latitudo septentrionalis.

♋	8		7		6		5		4		3		2		1		0		II
G	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	g̃	m̃	G
0	31	30	30	30	29	30	28	30	27	30	26	30	25	30	24	30	23	30	30
1	31	30	30	30	29	30	28	30	27	30	26	30	25	30	24	30	23	30	29
2	31	29	30	29	29	29	28	29	27	29	26	29	25	29	24	29	23	29	28
3	31	28	30	28	29	28	28	28	27	28	26	28	25	28	24	28	23	28	27
4	31	26	30	26	29	26	28	26	27	26	26	26	25	26	24	26	23	26	26
5	31	24	30	24	29	24	28	24	27	24	26	24	25	24	24	24	23	24	25
6	31	21	30	21	29	21	28	21	27	21	26	22	25	22	24	22	23	22	24
7	31	18	30	18	29	18	28	18	27	18	26	19	25	19	24	19	23	19	23
8	31	15	30	15	29	15	28	15	27	15	26	16	25	16	24	16	23	15	22

Um die Deklination anderer Gestirne rasch zu finden, gab er eine Hülfstafel noch, durch welche das ekliptische in das äquatoriale System verwandelt werden konnte[1]). Ist nämlich b die astronomische Breite des Sternes, l die Breite des in gleicher Länge gelegenen Aequatorpunktes, d die gesuchte Deklination, α der Winkel des Breitenkreises des Gestirns mit dem Aequator, so hat man:

$$\sin d = \sin (b + l) \sin \alpha.$$

Zur Ausführung der Operation sollte man sich nun der natürlichen Sinuse bedienen; um aber das Aufsuchen von l und α zu erleichtern, war noch eine besondere Tafel vorhanden, der man mit der Länge des Gestirnes gleich l (Arcus) und sin α (num. multiplicandus) entnahm. Folgt ein Muster dieser Tafel.

	♈ ♎ Arcus	Nũerus multiplicandus		♉ ♏ Arcus	Nũerus multiplicandus		♊ ♐ Arcus	Nũerus multiplicandus		
g̃	g̃ m̃			g̃ m̃			g̃ m̃			g̃
0	0 0	91707		12 26	93848		20 38	97991		30
1	0 26	91710		12 37	93977		20 40	98112		29
2	0 52	91718		12 58	94108		21 0	98232		28
3	1 18	91730		13 19	94242		21 11	98347		27

War also z. B. die Länge des Gestirnes 3° ♈, so hatte man sin α = 91 730 und l = 1° 18′. Die Eingangsargumente auf der rechten Seite benutzte man, wenn das Zeichen der Ekliptik am Fusse der Tafel stand.

Als Regiomontan seinen Kalender fertig hatte, war man in Nürnberg bereits mit der Buchdruckerkunst vertraut. Allein die berühmte Coburger'sche Officin war für den mathematischen Satz schlecht eingerichtet, und so bewog Regiomontan seinen Freund Walther, eine eigene Druckerei anzulegen, mit der dann überdies eine mechanische Werkstätte für Anfertigung von Globen und von mathematischen und astronomischen Instrumenten verbunden wurde. Der Kalender des Regio-

[1]) Günther (Studien zur mathem. Geogr., S. 285, Anm.) erfährt durch Werner, dass solche Tafeln existirten, und sagt, dass diese Vermuthung von keinem Geschichtsschreiber bestätigt wird. Nun spricht aber darüber Delambre a. a. O., Bd. III, S. 289. Diese Tafel, betitelt „Tabula declinationum generalis", befindet sich auch in der uns vorliegenden Auflage der Ephemeriden vom Jahre 1559 (Tübingen).

montan wurde muthmasslich zuerst etwa 1474 deutsch mit Holztafeln, dann jedenfalls aber 1475 zugleich deutsch und lateinisch mit beweglichen Lettern aufgelegt. Gleichzeitig erschienen auch die Ephemeriden, die um den damals ausserordentlich hohen Preis von zwölf Golddukaten per Exemplar verkauft wurden.

Sämmtliche Tafeln über die Sonnendeklination hatten das eine Uebel gemein, dass sie nach einem nicht durch einfaches Aufschlagen eruirbaren Eingangsargumente geordnet waren, und so lange nur die Alphonsinischen Tafeln zur Verfügung standen, fiel die Berechnung des Argumentes zeitraubend, unbequem und für weniger geübte Rechner auch nicht so leicht aus. Diese Sachlage erhielt eine bedeutende Wendung durch Regiomontan, denn seinen Tafeln entnahm man die Länge nunmehr einfach mit dem Jahre und dem Monatsdatum. Nicht der Mangel von Deklinationstafeln störte die Portugiesen, sondern ihre unzweckmässige Einrichtung, und diesem Fehler steuerte Behaim durch Regiomontan. Wenn Barros in dem berühmten, oft wiederholten Citat ein besonderes Gewicht auf die Anfertigung von Deklinationstafeln legte, so musste in seiner Aussage irgend etwas Besonderes liegen, und dieses Besondere finden wir in dem bereits zur Geltung gekommenen Grundsatz,

> dass nämlich die Seeleute der Verwendung der Deklinationstafeln eine genügend lange und für sie unbequeme Rechnung voranschicken mussten, um die Länge als Eingangsargument zu erhalten.

Ob die Tafeln Regiomontan's einen direkten Weg nach Spanien fanden, oder ob sie erst durch Behaim dahin gebracht wurden, lässt sich nicht bestimmen. Vom Zeitpunkte ihres Erscheinens bis zur Ankunft Behaim's in Portugal waren sechs Jahre ungefähr vergangen, ein für die damaligen Zeiten und Verhältnisse durchaus nicht zu grosser Zwischenraum, um die letztere Annahme unwahrscheinlich zu machen. Bis zur Ankunft Behaim's wird man sonach aller Wahrscheinlichkeit nach fortgefahren haben, das Werk Alphons' X. zu gebrauchen. Behaim hat aber vielleicht noch mehr geleistet und sich nicht darauf beschränkt, die Tafeln Regiomontan's einzuführen.

Behaim verbrachte seine Jugendjahre auf dem Hauptmarkte zu Nürnberg, in nächster Nähe des Walther'schen Hauses[1]). Es ist sehr wahrscheinlich, dass Behaim mit Walther und Regiomontan bekannt

[1]) Günther, Martin Behaim, Bamberg 1890, S. 16. 17.

wurde; er selbst rühmte sich in Lissabon, ein Schüler des Letzteren gewesen zu sein; auf alle Fälle waren ihm der Kalender und die Ephemeriden des Regiomontan, deren Erscheinen grosses Aufsehen erregt hatte, nicht fremd. Als sich nun Behaim in Portugal mit der Breitenbestimmungsmethode der damaligen Seefahrer vertraut machte, müssen ihm doch die armen Schiffsführer ordentlich leid gethan haben, die sich so viel plagen mussten, um zuerst die Länge der Sonne und dann aus derselben die Deklination zu berechnen. Da wird er ihnen wohl zugerufen haben: Zu was den ganzen Kram, zu was so viel Kopfzerbrechen, wenn Euch der Königsberger Astronom die Länge der Sonne ohne Weiteres liefert? Nicht genug, dass Eure Berechnungen so kürzer werden, Ihr erhaltet aber auch genauere Tafeln, denn die Alphonsinischen sind ja voller Fehler! — Versetzen wir uns aber in die schwierigen Zeiten aus dem fünfzehnten Jahrhundert, stellen wir uns die Mühe vor, welche die ganz ungeübten Rechner aufbieten mussten, um mit den Alphonsinischen Tafeln fertig zu werden, und Barros wird uns nicht mehr undeutlich vorkommen. Dadurch, dass Martin Behaim den Portugiesen die Tafeln des Regiomontan in die Hände gab, erwarb er sich so grosse Verdienste, dass sie allein einer hohen Auszeichnung würdig waren. Jetzt erst konnte jeder beliebige Seemann das gestern noch unbequeme Problem der Deklinationsbestimmung der Sonne auflösen, jetzt brauchte man nicht mehr mit seemännischer Tüchtigkeit auch besondere Fertigkeit im Rechnen zu paaren, um auf die afrikanischen Entdeckungen auszugehen. Und dieser Fortschritt war kein geringer; denn die Portugiesen hatten viele tüchtige Seeleute, aber sie und alle anderen Nationen nur wenige in den einfachen Species gewandte Schiffsführer. Schrieb doch Biancho, dass nur jene Seeleute die Toleta gebrauchen können, welche der schwierigen Kunst des Multiplicirens und des Dividirens mächtig sind, und noch im 16. Jahrhundert sagten Enciso und Cortez und Medina und so viele Andere, dass man gewisse Regeln der Arithmetik und Geometrie nicht jedem Schiffsführer beibringen könne, da nicht ein jeder zugleich Astronom sei. Und der Jude James Ferrer schrieb im Jahre 1495, dass, um die graphische Konstruktion des Kursdreiecks aus gegebenen zwei Elementen zu verstehen, man „cosmógrafo, aresmético y marinero" sein müsse, was bei den gewöhnlichen Seeleuten nicht der Fall ist, wesshalb er auch auf die Anwendung dieses Problems in der Schiffahrt gänzlich verzichtet[1]. Je mehr wir uns also in die Verhältnisse zu den Zeiten

[1] Navarrete Colec., Bd. II, S. 99.

Behaim's hineindenken, desto grossartiger muss uns diese seine Leistung vorkommen. Denn wir müssen uns gegenwärtig halten, dass nur die Besten, nur die Seefahrer vom grössten Ruf so viel mathematisches Verständniss besassen, als erforderlich ist, um die Tafeln des weisen Königs aufschlagen zu können. Aber damit wird er sich wahrscheinlich nicht begnügt haben. Da die portugiesischen Seeleute vorläufig nur die Deklination der Sonne brauchten, so lag die Idee nahe, das Eingangsargument noch praktischer zu gestalten und die Länge mit dem Datum zu ersetzen. Und von dem eben beleuchteten Standpunkte ausgehend, war diese Verbesserung keine Kleinigkeit.

Nun konnte auch der Unerfahrenste zur Kenntniss der Deklination gelangen; man konnte Abschriften der bezüglichen neu eingerichteten Tafeln beliebig vervielfältigen und verbreiten. Dass dies wirklich geschah, beweist uns das Vorkommen solcher Tabellen in den ältesten nautischen Hand- und Lehrbüchern, welche gedruckt wurden. Ihre Form ist aus dem folgenden Auszug zu ersehen [1].

Declination del sole.

Ano del Bissesto

Ottobre			Nouembre			Decembre		
Di	G	Mi	Di	G	Mi	Di	G	Mi
1	7	2	1	17	33	1	23	8
2	7	25	2	17	50	2	23	12
3	7	48	3	18	7	3	23	17
4	8	10	4	18	22	4	23	21
5	8	33	5	18	38	5	23	24

Das Di bezeichnet das Datum, G = Grade, Mi = Minuten. Man verfertigte solche Tafeln für eine Gruppe von vier Jahren, und zwar für drei gewöhnliche Jahre und für das darauf folgende Schaltjahr. Sie wurden dann aber nicht für spezielle vier Jahre, sondern für immer als gültig angesehen, und man ging in die I., II., III. oder IV. Tafel ein, je nachdem das gegebene Jahr das I., II., III. oder IV. im Cyclus war. Um die Sache noch mehr zu vereinfachen, hat man vielleicht damals schon die Sitte eingeführt, die Sonnendeklination am See-Astrolabium

[1]) Aus einer ital. Uebersetzung der Nautik von Medina.

einzugraviren, und dann waren die Seeleute auch der Mühe enthoben, die Tafeln mitzunehmen. Diese Idee konnte sich leicht bei Betrachtung der arabischen Astrolabien aufdrängen, die eine Menge ähnlicher Daten enthielten. Dass in späteren Jahren solches wirklich geschah, berichtet Fournier auf S. 490 seiner Hydrographie (Auflage 1643). Damit erscheint uns die Behaim-Frage gelöst, die man in nachstehender Weise beantworten kann.

„Die Junta, und wahrscheinlich Behaim in erster Linie, verbesserte die Instrumente durch Einführung kleinerer handlicher Astrolabien und durch Lieferung von Deklinations-Tafeln der Sonne, welchen man mit dem Datum sogleich das gesuchte Element entnahm, während früher dazu eine lange und mühselige Rechnung nothwendig war."

Von den anderen Ephemeriden aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts, die in Werken über die Geschichte der Geographie genannt werden, als ob sie von Seeleuten gebraucht worden wären, enthält keine einzige die Deklination der Sonne. So nicht die Ephemeriden des Granolach[1]), denen man die Konjunktionen und Oppositionen des Mondes und die Finsternisse für die Jahre 1499—1550 entnehmen konnte, und ebensowenig jene des Stoeffler, welche nebst diesen Daten noch die Länge von Sonne, Mond und Planeten angaben, ferner die Konjunktionszeiten der Planeten, ihre Breite von zehn zu zehn Tagen, und die Breite des Mondes für alle Längengrade. Nur für die Fixsterne enthielten Letztere nebst Länge und Breite auch die Deklination und die gerade Aufsteigung. Die ebenfalls oft angeführten Ephemeriden von Engel waren mehr der Astrologie gewidmet. Nur der ehrwürdige Lehrer des Kopernikus, Dominik Maria Novara, hat die Deklination in irgend einer seiner Schriften aufgenommen; er veröffentlichte jedoch nicht eigene Ephemeriden. Werner bediente sich der Deklinationstafeln des Novara, die nach Günther[3]) folgende Einrichtung hatten:

(Siehe die Tabelle am Anfang der folgenden Seite.)

Das Fehlen der Deklination in fast sämmtlichen Auflagen der astronomischen Tafeln aus den ersten Zeiten der Buchdruckerkunst, so in jenen Alphons' X., in den Bianchini'schen, in den Ephemeriden von Granolach, Engel und Stoeffler, mag durch den Umstand

[1]) Gedruckt in Barcelona, für die Jahre 1490—1550 (Münch. Hofbibl. Inc. s. a. 919).

[2]) Gedruckt in Wien, für die Jahre 1500—1551 (Münch. Hofbibl. Inc. s. a. 1711a.).

[3]) Studien, S. 283—284.

		Signa septentrionalia								
Pro Sign. Septentr.	Pro Sign. merid.	Virgo Aries			Leo Taurus			Cancer Gemini		
G.	G.	G.	M.	S.	G.	M.	S.	G.	M.	S.
1	30	0	23	55	11	50	24	20	23	49
2	29	0	47	48	12	11	15	20	25	50
3	28	1	11	42	12	32	6	20	47	47
⋮	⋮		⋮			⋮				
30	1	11	29	31	20	11	42	23	29	0
		Libra Pisces			Scorpius Aquarius			Sagillarius Capricornus		

erklärt werden, dass, weil die Seeleute ihre eigenen, nach obigem Muster verfassten, durch Behaim eingeführten Tafeln in den nautischen Büchern besassen, die Herausgeber der Ephemeriden einen besonderen Zweck, solche Tabellen in ihren Sammlungen aufzunehmen, nicht mehr einsahen. Die Verbesserung Behaim's muss sich somit bald unter allen Seenationen raschen Eingang verschafft haben.

Mit dem Beginn der transoceanischen Schiffahrten erhielten die Tafeln Regiomontan's eine neue Bedeutung in der Nautik. Die Entdeckung neuer Länder im fernen Westen und die Auffindung des Seeweges nach Ostindien machten Längenbestimmungen erforderlich. Welcher Methoden sich die grössten Seefahrer dabei bedienten, erwähnten wir bereits, und zu denselben benutzten sie die Ephemeriden Regiomontan's oder, wenn es sich um Planetenkonjunktionen handelte, diejenigen Granolach's und Stoeffler's. Mit Hülfe einer derselben ermittelte Kolumbus die Länge der westindischen Insel Adamanai aus einer beobachteten Verfinsterung des Mondes und fand sie 5^h 23^m gleich[1]). So beobachtete Andreas de San Martin, der astronomische Begleiter Magalhaës', vor Rio Janeiro, die Konjunktion Jupiters mit dem Monde u. s. w. An die Genauigkeit solcher Methoden darf man selbstverständlich keine Ansprüche erheben. Noch musste man durch mehr als zwei Jahrhunderte die Theorie der Mondbewegung genauer studiren, um die Stellung des Mondes mit einiger Sicherheit vorausberechnen zu können. Unter den Förderern dieser schwierigen astronomischen Arbeiten erscheinen von Newton an Männer aller Nationen, wie Euler, Dalembert, Clairaut, F. Mayer, Bradley, Dunthorne, Lalande, Laplace, Damoiseau, Plana, Carlini, Burckhardt, Poisson, Lagrange, Burg u. s. w.

[1]) D. Fernando Colon, Historie Kap. 59.

Die den Lehrbüchern über Steuermannskunde beigegebenen, oder am Astrolabium eingravirten Deklinationstafeln, genügten durch lange Zeit hindurch dem Seemanne vollständig, und nur die grössten Seefahrer und Entdecker benutzen den Almanach oder die Ephemeriden, um die Länge aus Planetenkonjunktionen oder aus Finsternissen zu bestimmen [1]).

Ephemeriden und Kalender waren noch für eine andere Berechnung nützlich, nämlich für die Ermittelung der Zeit des Hochwassers, welche aus der Zeit der Mondeskulmination abgeleitet wird. Man fand letztere cyklisch, indem man dem Kalender die Zeit des Neumondes entnahm und die Anzahl der seit diesem verflossenen Tage mit 4/5 multiplicirte. Es ist nämlich, wenn man den synodischen Monat zu rund 30 Tagen zählt, und die Bewegung des Mondes als gleichförmig ansieht, $\frac{4}{5} = \frac{48}{60}$ gleich der täglichen Verspätung des Mondes. Am Tage des Neumondes ist das Alter 0 und die Kulminationszeit $0^h\ 0^m$; am Tage darauf ist das Alter 2, die Kulminationszeit $0^h\ 48^m$, also $0^h + \frac{4}{5}\ 1^h$; am nächsten Tage ist Alter = 2, Kulminationszeit = $1^h\ 36^m$ oder $0^h + \frac{4}{5}\ 2^h$, u. s. w. Daher allgemein, wenn das Alter des Mondes n Tage beträgt:

$$\text{Kulminations-Zeit} = 0^h + n\ \tfrac{4}{5}{}^h.$$

Vor der Einführung der Kalender berechnete man auch die Zeit des Neumondes cyklisch, aus der Epakte.

Durch Hinzuzählung der Hafenzeit erhielt man die Zeit des Hochwassers aus der Gleichung:

$$\text{Zt. des H.W.} = \text{Kulm. Zt.} + \text{Hafenzeit.}$$

Die Hafenzeit war jedoch nicht, wie es heute geschieht, in Zeit angegeben, sondern nach dem Stundenwinkel des Mondes in Kompassstrichen. So enthielt z. B. das älteste in Venedig gedruckte Seebuch (1490) für Cadix folgende Angaben: „A cita de cadex quando la luna e tra levante e siroco alora e bassa mare, Salines la luna quarta de sirocho ver levante bassa mar, silves quarta de siroco ver levante bassa mar“ u. s. w.

Es werden also die Zeiten des Niedrigwassers (bassa mar) für den Neu- und Vollmondstag angegeben. Dasselbe bemerkt man in dem ältesten bekannten niederländischen Seebuch „Caerte van der Zee“, gedruckt zu Amsterdam [2]) im Jahre 1541. Für Cadix heisst es in demselben „Item

[1]) Weyer, Vorles. über naut. Astron., S. 128.
[2]) Neudruck: Leiden 1885, E. J. Brill.

tot Calismalis (Cadix) maect leeg water (Niedrigwasser) een oostzuytoosten maen" (wenn der Mond auf dem Stundenwinkel OSO steht).

Die Berechnung der Hochwasserzeit nach Stunden und Minuten verschaffte sich erst mit der Einführung der Uhren allgemeinen Eingang. Bis dahin bediente man sich am Lande zu diesem Zwecke des sogenannten Aequinoktial-Kompasses, wesshalb eben in den Seebüchern der Stundenwinkel des Mondes angegeben erscheint. Einen solchen Aequinoktial-Kompass beschreibt Breusing[1]) nach Blaeuw's Zeespiegel[2]).

Eine Kompassscheibe ohne Nadel wurde mit Hülfe zweier am Ost- und Westpunkte angebrachter Zapfen an einem Gestelle befestigt und rechtwinklig gegen die Erdaxe gestellt, so dass sie mit der Ebene des Aequators zusammenfiel, der Südpunkt aufwärts, der Nordpunkt abwärts. Die richtige Lage gab man ihr, indem man einen durch ihre Mitte gehenden Stift, der die Erdaxe vorstellte und zugleich als Schattenstift diente, an dem dafür angebrachten Bogen auf die Polhöhe einstellte. Der Nord- und Südlinie versicherte man sich durch eine im Boden des Gestelles angebrachte Magnetnadel. Zur Zeit des Hoch- oder Niedrigwassers beobachtete man nun, auf welchen Strich der Mondschatten fiel, der entgegengesetzte Strich war der, in dem der Mond stand, oder die Richtung nach dem Zeitpunkte des Stundenkreises des Mondes. Hatte man einmal diese Beobachtung gemacht, so galt der gefundene Kompassstrich für jeden anderen Tag des Jahres. Sieht man nämlich von den Ungleichförmigkeiten der Mondesbewegung und vom Einflusse der Sonne ab, was damals regelmässig geschah, so musste sich täglich der Durchgang des Mondes durch einen Stundenkreis um den gleichen Betrag verschieben, und ebensoviel würde sich auch täglich das Hochwasser verspäten. Fand man also einmal das Hochwasser bei WSW—ONO, so galt dieser Kompassstrich für immer.

Mit der Entwickelung der Rechnungsmethode musste man die Mondstriche in Zeit verwandeln. Da aber die alten Seebücher noch lange in Gebrauch blieben, so gab man den Navigationsbüchern Verwandlungs-Tabellen bei, um aus den Kompassstrichen die Hafenzeiten zu erhalten. Ebenso ersparte man den Seefahrern die Berechnung der Verspätung der Mondeskulmination und beziehungsweise der Zeit des Hochwassers durch eine zweite Tabelle des Mondesalters. Da sich vom Vollmonde bis zum Neumonde dieselben Erscheinungen wiederholen, wie vom Neumonde bis zum Vollmonde, so genügte es, die Tabellen für 15 Tage nach folgendem

[1]) Nach Breusing, Nautische Instrumente, S. 18 ff.
[2]) Amsterdam 1623, S. 51.

Muster aufzustellen, wobei das Mondesalter auch entsprechend von 0 bis 15 zu zählen war:

Hafenzeiten nach dem Stundenwinkel des Mondes in Kompassstrichen		Verspätung des Hochwassers nach dem Mondesalter	
Kompassstriche	Hafenzeit	Tag	Verspätung
S und N	0 Uhr 0 Min.	0	0 Stunden 0 Min.
SzW „ NzO	0 „ 45 „	1	0 „ 48 „
SSW „ NNO	1 „ 30 „	2	1 „ 36 „
SWzS „ NOzN	2 „ 15 „	3	2 „ 24 „
SW „ NO	3 „ 0 „	4	3 „ 12 „
SWzW „ NOzO	3 „ 45 „	5	4 „ 0 „
WSW „ ONO	4 „ 30 „	6	4 „ 48 „
WzS „ OzN	5 „ 15 „	7	5 „ 35 „
W „ O	6 „ 0 „	8	6 „ 24 „
WzN „ OzS	6 „ 45 „	9	7 „ 12 „
WNW „ OSO	7 „ 30 „	10	8 „ 0 „
NWzW „ SOzO	8 „ 15 „	11	8 „ 48 „
NW „ SO	9 „ 0 „	12	9 „ 36 „
NWzN „ SOzS	9 „ 45 „	13	10 „ 24 „
NNW „ SSO	10 „ 30 „	14	11 „ 12 „
NzW „ SzO	11 „ 15 „	15	0 „ 0 „

Um z. B. die Zeit des Hochwassers am 12. Oktober 1892 zu Cadix zu finden, hatte man:

Vollmond am 7. Oktober.
Alter am 12. Oktober = 5 Tage.
Nach Venediger-Portulan Niedrigwasser für ☾ OSO = $7^h\ 30^m$.
$+ 6^h$

Hochwasser = $1^h\ 30^m$.
Verspätung für 5 Tage = 4 0

Hochwasser = $5^h\ 30^m$.

Die Aufstellung des Kompasses als Aequinoktialuhr war für den Landgebrauch praktisch, auf einem Schiffe dürfte man sich desselben weniger bedient haben und der Rechnung den Vorzug gegeben haben. In den Häfen ermittelte man aber sicher mit demselben die Hafenzeiten.

Unsere gedrängte, aber hoffentlich doch genügend klare Uebersicht wird den Seemann und den Geographen in die Lage setzen, sich ein genaues Bild des Zustandes der nautischen Wissenschaft zu den Zeiten der grossen Länderentdeckungen zu machen. Spät zur Anfertigung dieser

Abhandlung aufgefordert, hätten wir uns nicht der übernommenen Aufgabe entledigen können, würden uns nicht die Herren Direktoren der Hofbibliotheken in Berlin und München, der Wiener Universitätsbibliothek und der Marine-Bibliothek in Pola kräftigst unterstützt haben. Vorzüglich kam uns der grosse Reichthum der Münchener Hofbibliothek sehr zu Statten. Den Herren Direktoren sei hiermit unser bester Dank ausgesprochen. Ist es uns, wie wir glauben, gelungen, die Behaim-Frage endgiltig zu lösen, so müssen wir aber ausser den genannten Herren auch dem Herrn Geheimen Admiralitätsrath Dr. Neumayer zu Dank verpflichtet bleiben, der uns durch Ueberweisung dieser Arbeit Gelegenheit gab, das Problem neuerdings zu studiren. Wir wünschen, der würdigen Feier Hamburgs womöglich auch durch eine neue Errungenschaft auf dem Gebiete der Geschichte der Nautik höheren Glanz zu verschaffen. Die Fachleute werden zu entscheiden haben, ob uns das kühne Unternehmen gelang.

Nachträgliche Bemerkungen zu den Alphonsinischen Tafeln.

Jedem, der sich mit der Geschichte der Astronomie oder der mathematischen Geographie oder schliesslich mit der Mathematik des Mittelalters zu beschäftigen hatte, ist es gewiss wiederholt aufgefallen, dass man auf unüberwindliche Schwierigkeiten stösst, sobald es sich um eine genaue Beschreibung der Alphonsinischen Tafeln handelt. Scheinbar hat eine solche Delambre[1]) geliefert; allein als wir uns mit derselben vertraut zu machen hatten, bemerkten wir, dass die von Delambre benutzte Auflage einige Daten nicht enthielt, welche anderen Angaben zufolge in den bewussten Tafeln vorhanden waren. Auch die angeblich „ins Einzelne gehende Schilderung der Alphonsinischen Tafeln“, wie sie nach einigen Autoren in Mädler's Geschichte der Himmelskunde[2]) vorkommen soll, besteht in der That aus einer ganz oberflächlichen Erwähnung dieses Werkes. Dafür wird man durch Mädler auf bessere Fährten geleitet, auf die prächtige Ausgabe der „Libros del Saber de Astronomia“ Alphons des Weisen, welche Don Manuel Rico y Sinobas im königlichen

[1]) Geschichte der Astronomie, Bd. III. Delambre benutzte die Pariser Auflage vom Jahre 1553.
[2]) Band II, S. 351.

Auftrage besorgt hat[1]). Leider bleibt der Forscher, besonders wenn ihm die Tafeln für Nachrechnungen dienen sollten, ein weiteres und auch ein letztes Mal unbefriedigt. Denn auch Rico y Sinobas befand sich in der unangenehmen Lage, nur sehr spärliche Fragmente der Tafeln bringen zu können, und der spanische Akademiker ist selbst nicht sicher, ob diese Fragmente und die Erläuterungen zu den Tafeln, welch' letztere er allerdings vollständig bringt, dem Originaltext entsprechen oder nicht. In dieser Beziehung wird es gewiss jeden Leser dieser Blätter interessiren, zu erfahren, welche die Ergebnisse der langen und mühseligen Untersuchungen Rico y Synobas' gewesen sind, und wir glauben auf ein solches Interesse um so mehr rechnen zu können, als wir in keinem Werke ausser eben in jenem Rico y Synobas' ausführlichere und richtigere darauf bezügliche Nachrichten vorfanden.

Die Urtheile, welche über die Alphonsinischen Tafeln bisher gefällt wurden, beziehen sich fast durchwegs auf eine lateinische Ausgabe derselben, welche Johann von Sachsen besorgt hatte, die aber, nach Ausspruch der spanischen Fachmänner, unmöglich das Original Alphons' zum Grunde hatte. Schon im Jahre 1583 drückte sich Stadio y Riccio kurz aus, dass „illas Tabulas novi et octavi orbis esse adulterinas", und das Gleiche wiederholten später Suarez Arguello (1608) und Tornamira (1585). Rico y Sinobas meint, es gäbe viele Gründe, um behaupten zu können, dass kein Astronom oder Mathematiker aus dem fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderte die wirklichen Alphonsinischen Tafeln gesehen hat[2]). Als Beweis dafür soll das Verzeichniss des Inhaltes der Tafeln dienen, den man mit den Tafeln Johanns von Sachsen vergleichen kann, und den Rico y Sinobas einem unvollständigen Codex der Nationalbibliothek in Madrid entnahm. Allein auch unser Verfasser ist nicht sicher, gerade eine getreue Kopie des Originals vor sich gehabt zu haben, er glaubt es nur, indem er sagt: „La comparacion de las cuestiones tratadas en los capitulos de las que creemos fueron las verdaderas Tablas en castellano del Rey D. Alfonso" ...

Rico y Sinobas hat sich die Mühe genommen, ein Verzeichniss

[1]) Leider scheint der Verleger von der Ansicht ausgegangen zu sein, dass das voluminöse fünfbändige Buch nur als Paradestück der grossen Bibliotheken zu dienen haben wird, indem ein Format gewählt wurde, welches als höchst unpraktisch und unbequem bezeichnet werden muss.

[2]) Rico y Sinobas a. a. O., Bd. I, S. 11. .. existiendo ademas muchas razones para sostener que aquel códice se halla inédito, y que no fue visto ni pudo ser estudiado por los astronomos y matemáticos de fines del siglo XV, y de la centuria siguiente décimasesta ...

und eine kurze Beschreibung aller gedruckten und ungedruckten Auflagen nicht nur der Tafeln, sondern auch der Libros del saber zu liefern, die ihm bekannt wurden, und dabei erhielt er die hübsche Anzahl von rund einhundert Codices zusammen, von denen jedoch kein einziger vollständig zu sein scheint. Die ersten gedruckten Auflagen der Tafeln stammen aus den Jahren 1483, 1488, 1490 (Edition Ratdolt), dann folgen die venetianischen aus den Jahren 1521, 1524, 1534, und endlich die Pariser 1545, 1553. Keine einzige dieser Auflagen enthält alle jene Tafeln, die man im Index des Akademikers Rico y Sinobas verzeichnet vorfindet. U. a. möchten wir hervorheben, dass wir selbst mehrere derselben prüften, jedenfalls vor Kurzem erst wieder die Ausgabe Johanns von Sachsen und die venetianische, und dass uns in denselben das Fehlen der Sonnendeklination auffiel. Dass eine solche Tabelle auch nicht in der Pariser Edition aufgenommen wurde, erhellt aus der eingehenden Beschreibung, welche Delambre davon lieferte.

Die übrigen Codices sind wie gesagt theils unvollständig, theils stellen sie sich als einfache Uebersetzungen des Buches Johanns von Sachsen heraus, theils sind sie endlich aus verschiedenen Auflagen zusammengesetzt und mitunter auch ergänzt. Als die vorzüglichsten Exemplare der Tafeln giebt Rico y Sinobas folgende fünf an:

1. Kastilianischer Codex des Eskurials (III. Q. 26), geschrieben auf Papier, ohne Eintheilung in Kapitel und betitelt: Las Tablas de los movimientos de los cuerpos celestiales dell' Illustrissimo rrey don Alonso de Castilla se comienzan, et tambien las longuras et anchuras de las estrellas fixas en el tiempo de don Alonso, rreducidas con gran diligencia á la verdad, del movimiento, et primero los cánones Nordmados de Juan de Saxonia para las tablas del rrey don Alonso.

Allem Anscheine nach handelt es sich hier um eine im fünfzehnten oder sechzehnten Jahrhundert verfasste Abschrift der sogenannten Canones des Johann von Sachsen. Irrthümlicherweise glaubte Castro (Bibliographia Rabinico-Española), dieser Codex sei die Originalarbeit Johanns von Sachsen. Die eigentlichen Tafeln fehlen ganz.

2. Canones mayores á las Tablas Alfonsies (Bibl. Nacional. Madrid l. 97), besteht aus einem Hefte von nur wenigen Seiten ohne Tafeln.

3. Lateinischer Codex der Nationalbibliothek in Madrid (l. 184). Nach Rico y Sinobas einer der vollständigsten und aus dem Ende des vierzehnten oder aus dem Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts stammend. Rico y Sinobas glaubt, dass man die Originaltafeln Alphons des Weisen auf Grund dieses Codex rekonstruiren könnte. In demselben

fehlen die Längen und die Breiten der Fixsterne, die dem oft erwähnten Index zufolge in den Originaltafeln auch gar nicht enthalten waren und nur später in den übrigen Codices hinzugefügt wurden.

4. Codex in portugiesischer Sprache aus dem Ende des dreizehnten oder aus dem Beginn des vierzehnten Jahrhunderts, somit älter als die vorangehenden. Es fehlen von demselben mehrere Blätter, und man findet gemischt mit dem portugiesischen Original lateinisch und spanisch geschriebene Seiten, die später, nämlich nach Verfassung des Originals eingeschaltet wurden. Wir wissen nicht, worauf Rico y Sinobas das Urtheil gründet, das Buch stelle ein nautisches Almanach vor oder es sei zum mindesten für Zwecke der Schiffahrt geschrieben worden (. . el tratado del Almanaque astronómico náutico, ó que por lo menos es casi seguro se escribió para el uso de la navegacion), da, insofern es sich um Tafeln handelt, solche im dreizehnten Jahrhundert von den Seeleuten nicht verwendet wurden.

5. Codex der Nationalbibliothek in Madrid l. 97. Es fehlen in demselben einige der ersten Blätter und die gesammten Tafeln. Aber nach Rico y Sinobas ist dieses trotzdem das wichtigste Exemplar, weil die Beschreibung der Tafeln in demselben am vollständigsten enthalten ist, und weil sich daraus ersehen lässt, dass Johann von Sachsen sich nicht genau an die Originalausgabe der Alphonsinischen Tafeln gehalten hat. Das Manuskript rührt aus dem Ende des vierzehnten Jahrhunderts.

Ausser der Erklärung der Tafeln enthält dasselbe ein Vorwort der Herausgeber mit Angabe der astronomischen Beobachtung, welche der Verfassung der Tafeln als Basis dienten, und der Gründe, die Alphons zur Herausgabe dieses Werkes bewogen. Es wird ferner die sonst in der Geschichte nicht genau angeführte Jahreszahl der Fertigstellung der Tafeln mitgetheilt.

Alles Andere, die in den Bibliotheken von London, Paris, Berlin, Rom, Wien, München u. s. w. vorhandenen Exemplare der Codices beruhen entweder auf der Ausgabe Johanns von Sachsen oder auf den italienischen Bearbeitungen. Was folgt daraus? Dass wir die Originalarbeit Alphons' des Weisen nicht mehr besitzen und dass somit ein Wiederaufbau seiner Tafeln nicht mehr möglich erscheint. So ist auch Rico y Sinobas gezwungen, den Inhalt dieser Tafeln als nur muthmaasslich richtig anzugeben[1]), und zwar stellt er diesen Inhalt auf Grund der Erläuterung zu den Tafeln wie folgt zusammen:

[1]) Bd. IV, S. 185: „El indice probable y conjetural de los cuadros

Taulas de las sennales de las entradas de los annos et de los meses.

Taulas compuestas de los dias, para tornar los annos de unas eras en otras.

Taulas compuestas de los annos, meses et dias, para distinguir las eras alfonsi, persiana, aráuiga, et la del césar.

Taulas de los medios cursos, argumentos et centros de los planetas, calculados al medio dia de la cibdat de Toledo pora los annos collectos et pora los espandidos.

Taulas de la eguacion del Sol.

Taulas de la eguacion de la Luna.

Taulas de la eguacion de los otros V planetas.

Taulas de la eguacion de la cabeça del dragon.

Taula de las declinaciones del Sol.

Taula de la latitud de la Luna.

Taula de las latitudines de los ostros V planetas.

Taulas de los IV estados de los V planetas.

Taulas de los mouimientos de los planetas pora una dia.

Taula de los souimientos del Sol.

Taulas de las conjunciones et opposiciones, que son en número de quatro taulas.

Taulas trigonométricas de los sinos, de los sinos del complimiento, de las saetas et de las cordas.

Taulas de los arredramientos dell' yguador de algunas de las estrellas fixas.

Taula de las souimientos de los signos en ell orizon calculada pora la cibdat de Toledo.

Taula de las oras eguales en los differentes dias dell anno calculada pora Toledo.

Taula de las oras temporales desiguales en los differentes dias del anno, calculada pora Toledo.

Taulas de los allongamientos et retornamientos de las luminarias de la cabeça de aries considerad como comienco dell anno.

Taula de las declinaciones universales del zodiacho.

Taulas de las sombras conuersa et espandida, et de sos dedos.

Taula pora sacar el dia en que cae el miércoles de la cenija et la pascua.

---

numéricos que completaron en su tiempo el códice de las Taulas Alfonsies „y el órden de sa colocacion segun el testo de los 54 capitulos que proceden, fue el siguiente“.

Rico y Sinobas liefert am Ende seines grossen Werkes einige Fragmente zu den Alphonsinischen Tafeln, und zwar auf Grund des unter Nr. 3 von uns angeführten Codex unter Zuhilfenahme einer weiteren Auflage aus dem Jahre 1309. Leider ist nicht genau angegeben, wie weit letztere benutzt wurde, was in diesem Falle höchst wünschenswerth gewesen wäre. Denn, wer die Tafelfragmente Rico y Sinobas' ohne weitere genaue Prüfung nur durchblättert, der kann sich mit unseren Auseinandersetzungen über die Gebrauchsweise der Alphonsinischen Tafeln behufs Ermittlung der Länge der Sonne nicht nur nicht einverstanden erklären, aber man müsste sogar schliessen, wir hätten ganz falsche Urtheile gefällt. In der That enthalten die bewussten Fragmente eine wunderbar geordnete Tabelle der Sonnenlänge nach Monat und Datum geordnet, und es ist sogar die durch die Schaltjahre entstehende Beweglichkeit vollständig berücksichtigt, indem vier Tafeln für die vier Jahre einer Schaltgruppe vorhanden sind. Allein dies ändert an unseren Behauptungen gar nichts, indem sich leicht konstatiren lässt, dass diese Fragmente offenbar nicht zu den ursprünglichen Tafeln gehören, und Rico y Sinobas einen Codex vor sich hatte (jenen sub 3), der nach Bekanntwerden der Regiomontanischen Tabellen verfasst wurde.

Prüfen wir in der That die von Sinobas gelieferten Gebrauchsanweisungen zu den Alphonsinischen Tafeln, welche aus dem von uns mit Nr. 5 bezeichneten Codex abgedruckt sind, so handelt das sechzehnte Kapitel von der Bestimmung des wahren Sonnenortes (De la eguacion del sol). Dieses Kapitel steht nun in gar keinem Einklang zu den Tafelfragmenten des Sinobas. Denn würden die Originaltafeln solche Tabellen der Sonnenlänge enthalten haben, so müsste die Belehrung zu deren Benutzung einfach nur einen Hinweis auf die Tabellen selbst enthalten. Anstatt dessen ist das bezügliche Kapitel wörtlich wie folgt lautend:

> „Saca el medio curso del sol al tiempo que tú quieres. A lo que fuer mingalo del so auxe, et lo que fincar, esso es ell argumento. Entra con ell en las reglas de la cuenta en la taula de la eguacion del sol et toma de su eguacion lo que fuer en su drecho, et lo que fuer mingualo del medio curso del sol si fuer el argumento menos de seys signos, et annadelo sobrél si fuer mas de seys signos et lo que fuer el medio curso, depues del minguamiento déll ó depues dell' annadiamento dell ó depues dell' annadiamento sobrél esso séra el logar cierto del sol."

Wir sehen also, dass für die Bestimmung des wahren Sonnenortes ein ziemlich umständliches Verfahren angegeben wird, welches wohl überflüssig gewesen wäre, wenn die Tafeln direkte Tabellen der Sonnenlänge mit dem einfachen Datum als „Argument" enthalten hätten. Diese Anweisung stimmt dagegen ganz gut mit der Ausgabe der Tafeln Johanns von Sachsen, welcher man wirklich den mittleren Sonnenlauf entnehmen muss, um daraus die Länge zu ermitteln. Die Tafel ist auch bei Johann von Sachsen mit „Tabula medij motus in elongatione sui a sole" überschrieben. Die Tafeln dagegen, welche in den Fragmenten Synobas die Sonnenlänge enthalten, tragen einfach nur die Ueberschrift „Primeira tabla de Sol", dann „segunda" u. s. w. bis zu derjenigen des Schaltjahres, welche die vierte und letzte bildet. Eine solche Tafel ist nun im Inhalt zu den Tafeln gar nicht zu finden, und man begreift also, dass sie aus späteren Zeiten stammt.

Und wir können auch nicht anders als annehmen, dass die Fragmente aus der Zeit stammen, zu welcher Martin Behaim die Regiomontanische Arbeit auf der iberischen Halbinsel bereits bekannt gemacht hatte. Der Umstand aber, dass gerade auf das Schaltjahr Rücksicht genommen wurde, bekräftigt unsere Ansicht noch mehr und führt uns zur weiteren Vermuthung, man habe diese Tafeln eben auf Anregung Behaim's und seiner Genossen in der Junta jene Form gegeben, um den Seeleuten dadurch entgegenzukommen. Denn in jener Form erscheinen die ältesten für die Navigation bestimmten Sonnendeklinationstabellen in allen möglichen Lehrbüchern der Nautik aus den ersten Jahren des fünfzehnten Jahrhunderts, während wir eine gleiche Form (Gruppe von vier Jahren) für die Sonnenlänge erst bei Rico y Synobas vorfinden.

Daraus geht aber noch weiter hervor, dass wir auch durch die Arbeit Rico y Sinobas' keine genaue Kenntniss über das Aussehen der Alphonsinischen Tafeln erhielten, was freilich unendlich bedauert werden muss. Wenn wir aber die vollständig erhaltenen, von Synobas veröffentlichten Erklärungen zu denselben einer näheren Prüfung würdigen, so müssen wir uns dahin aussprechen, dass die Ausgabe Johanns von Sachsen noch am besten mit den letzteren übereinstimmt. Dann müsste man aber auch annehmen, dass sich diese Ausgabe dem Original am besten anschliesst, und es wäre somit Verdienst eines Deutschen gewesen, uns die ursprünglichen Tafeln jenes grossen Königs, den seine Landsleute absetzten, in möglichst getreuer Form erhalten zu haben.



3.

BEITRÄGE

ZUR

GESCHICHTE DER HANDELSBEZIEHUNGEN

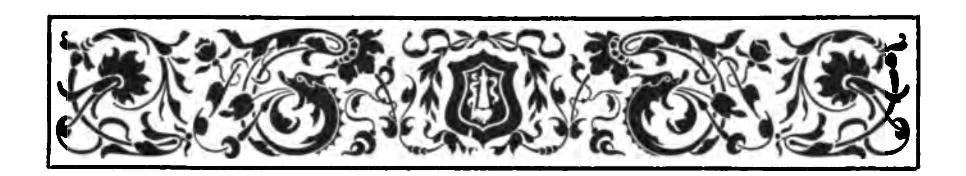
ZWISCHEN

HAMBURG UND AMERIKA.

VON

DR. ERNST BAASCH,
BIBLIOTHEKAR DER KOMMERZBIBLIOTHEK IN HAMBURG.





INHALTSVERZEICHNISS.



Druckfehler:

S. 21, Reihe 10 von oben: wieder statt viele.



VORWORT.



Schon aus der Bezeichnung „Beiträge", die ich dieser Schrift vorgesetzt, ergiebt sich, dass dieselbe keinen Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung der Hamburg-amerikanischen Handelsbeziehungen erhebt; um mit einer solchen hervorzutreten, bedürfte es jahrelanger Forschung auf breiterer archivalischer und literarischer Basis.

Dennoch glaube ich auch mit dieser Studie etwas zu Tage gefördert zu haben, was noch fehlte: nämlich eine nothwendige Vorarbeit für die weitere Forschung, eine Vorarbeit, die zugleich als ein neuer Baustein zur Hamburgischen Handelsgeschichte dienen möge.

Die sichtbaren Mängel der Schrift aber mögen wenigstens zum Theil ihre Erklärung in der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit finden.

Das Material, auf dem die Arbeit aufgebaut ist, entstammt zum grösseren Theil archivalischen Quellen, namentlich des Stadtarchivs und des Archivs der Handelskammer in Hamburg. Wo nicht eine andere Quelle angegeben ist oder die Kenntniss von der betreffenden Sache als allgemein angenommen werden konnte, ist also aus jenen Archiven geschöpft. Dem Stadtarchiv zu Bremen verdanke ich die Benutzung der Korrespondenz über den brasilisch-hansischen Handelsvertrag, dem Lübecker Stadtarchiv einige Notizen über die Jahre 1782 bis 1784, dem Breslauer Staatsarchiv die Mittheilung einiger Schriftstücke aus derselben Zeit; endlich konnte ich auch aus den von mir vor zwei Jahren in holländischen Archiven gemachten Studien Einiges verwerthen. — Der letzte, über

die regelmässigen Schiffahrtsverbindungen handelnde Haupttheil der Schrift stützt sich meist auf nicht-archivalisches Material; für diesen Abschnitt sind namentlich die Hamburger Tagesblätter, in erster Linie die „Börsenhalle", ferner Prospekte, Jahresberichte der Gesellschaften u. dgl. benutzt.

Allen denen, die mich bei dieser Arbeit mit Rath und That unterstützt, sei hiermit herzlichster Dank ausgesprochen.

Hamburg, im August 1892.

Der Verfasser.



I.

DIE ANFÄNGE DER HAMBURG-AMERIKANISCHEN HANDELSBEZIEHUNGEN.



Länger als der Seehandel der meisten andern grossen seefahrenden Nationen ist derjenige Deutschlands nahezu ausschliesslich auf die Fahrt in den europäischen Gewässern beschränkt gewesen.

Vor den grossen Entdeckungen des fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderts sich aufs Weltmeer hinauszuwagen, galt als eine Thorheit und als ein Wagniss; für lange Zeit war die Islandfahrt der Hansestädter ihre weiteste und gefährlichste Seereise, die einzige, die mehr als eine blosse Küstenfahrt war.

An den Entdeckungen haben, das ist ja eine bekannte, viel erörterte Thatsache, die Deutschen selbständigen Antheil nicht genommen, man müsste denn die verunglückten Unternehmungen der Süddeutschen in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts so bezeichnen. Missionare deutscher Nationalität haben sich eifrig an der Christianisirung der Indianer betheiligt [1]), deutsche Landsknechte und Seeleute zahlreich in fremden

---

[1]) Und gerade die deutschen Missionare wurden besonders hochgeschätzt; so schreibt der Pater J. Roth im Jahre 1664: „Ihr aber schickt aus unserm Teutschland mehrere Arbeiter in diesen Weingarten, dann die Teutschen und Niederländer thun es aller Orten denen übrigen Missionariis bevor und tragen zur Ehre Gottes das Sieg-Kräntzlein davon.“ Ferner äussert sich Pater Kaller in Mexiko im Jahre 1688: „Nicht weniger gelten allhier unsere Brüder Apotheker, welche mit teutschen Artz-

Diensten die amerikanischen Gewässer durchfahren und für fremde Interessen auf amerikanischem Boden ihr Blut vergossen — von Hans Stade in Brasilien bis auf die Hessen und Braunschweiger im englischen Solde in Nordamerika. Endgültige Eroberungen haben die Deutschen in Amerika nicht gemacht, Kolonien nicht erworben.

Und wer sollte auch in dem Deutschland des 16. Jahrhunderts Kolonien erwerben und, was die Hauptsache ist, dauernd erhalten und schützen? Karl V. hatte als spanisch-niederländischer Herrscher Kolonien genug, und seinen Nachfolgern auf dem deutschen Kaiserthrone fehlte es an dem wesentlichen Erforderniss einer überseeischen Politik, an einer Flotte.

Die Einzigen aber in deutschen Landen, die sich des Besitzes zahlreicher Schiffe erfreuten, die Seestädte, waren viel zu nüchtern und vorsichtig, um sich auf transatlantische Eroberungen einzulassen; sie sahen ruhig zu, wie die Welser ihre Schätze in den Urwäldern Venezuela's verschwendeten, und fuhren unentwegt fort, in den altgewohnten Geleisen Handel und Schiffahrt zu treiben. Genialer und grossartiger haben den Entdeckungen gegenüber die Süddeutschen sich gezeigt, praktischer und politischer die Seestädte. Zu kolonialen Eroberungen gehörten damals noch viel mehr Mittel an Menschenmaterial und Geld und Ausdauer, als in unseren Tagen; mochten die Hansestädte ein gut Theil Ausdauer und Zähigkeit besitzen, Menschen und Geld standen ihnen nicht in dem Masse zur Verfügung, wie den Spaniern, Portugiesen, Holländern und Engländern.

Höchst bedauernswerth und folgenreich ist allerdings die Nichtbetheiligung Deutschlands an den Eroberungen in der neuen Welt gewesen. Meist pflegt man auf die idealen Güter hinzuweisen, die dem Deutschen in den Schoss gefallen seien gleichsam als Ersatz dafür, dass er zur Theilung der Erde zu spät gekommen sei; in Poesie und Prosa ist diese Anschauung verewigt und verherrlicht worden. Für den kühlen Beobachter kann dieser Hinweis nur ein schwacher Trost sein; denn

---

neyen vielen Siechen aufhelffen, die von denen Medicis als unheilbar verlassen werden, indem diese für eine gewisse, aber in der That falsche Grund-Regul halten, die teutsche Medicinen thäten hier zu Land mehr Schaden als Nutzen bringen, folgends, da sie von ihrem Irrwahn nicht wollen abstehen, täglich erfahren müssen, dass, gleichwie sie die Gottes-Aecker mit Leichen anfüllen, also durch die teutsche Artzney-Kunst unzählich viel an denen sie verzweifeln, wieder aufkommen." (Allerhand so lehr- als geistreiche Brief-Schrifften und Reis-Beschreibungen, welche von denen Missionariis der Gesellschaft Jesu aus beyden Indien etc., Augspurg und Grätz 1728, Theil I, S. 115, II. 73 u. öfter.)

ebenso wie in England und den Niederlanden, wo die Zeit der klassischen Blüthe von Wissenschaft und Kunst, die Epoche der kirchlichen Kämpfe mit den kolonialen Eroberungen und Entdeckungen zusammenfällt, hätte auch in Deutschland eine Vereinigung dieser Bestrebungen sich nicht auszuschliessen brauchen.

Kolonialbesitz ist für lange Jahrhunderte gleichbedeutend gewesen mit Kolonialhandel; mit dem Verzicht auf ersteren, musste Deutschland die Hoffnung, an letzterem Antheil nehmen zu können, fallen lassen. Das ist sowohl wirthschaftlich wie social und politisch von nicht zu unterschätzendem Einfluss auf die Entwicklung unseres Vaterlandes gewesen. Man denke sich das Deutschland des 17. Jahrhunderts mit reichen Kolonien in den Indien beider Welten; der wirthschaftliche Verfall nach den grossen Religionskriegen wäre nicht derartig gewesen, wie er in Wirklichkeit wurde.

Es ist mehrfach, namentlich im 17. Jahrhundert, an Deutschland die Möglichkeit, dauernde koloniale Erwerbungen zu machen, herangetreten. Ich übergehe die Versuche eines Usselinx, eines Becher, die Deutschen zu kolonialen Unternehmungen aufzumuntern. Zu keiner Zeit aber ist unser Vaterland so nahe daran gewesen, endgültig zu einem kolonialen Besitz zu gelangen, wie unter dem Grossen Kurfürsten [1]). Dass diese Versuche misslangen, ist bekannt; die Gründe ihres Misslingens zu erörtern, dafür ist hier nicht der Ort. Eifersucht der grossen Seemächte, Missgeschick und Unglück im Einzelnen, Mangel an ausreichendem Kapital, nicht zuletzt aber Theilnahmlosigkeit der Hansestädte [2]) haben zu dem Misslingen jener Versuche beigetragen.

Als erster und wichtigster Grundsatz für die koloniale Handelspolitik aller Staaten seit den grossen Entdeckungen galt der Satz: der Handel mit diesen Kolonien ist dem betreffenden Mutterlande vorbehalten. Dieser Grundsatz galt, mochte nun das Mutterland den Kolonialhandel an besondere, privilegirte Compagnien oder an Privatpersonen übertragen. Aber dies Princip hat sich doch erst allmählich entwickelt und ist von der Praxis vielfach durchbrochen worden. Nirgends hat so schwunghaft wie

---

[1]) Vergl. Schück, Brandenburg-Preussens Kolonialpolitik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern. 2 Bde. Leipzig 1889.

[2]) Dass nicht immer und in allen Fällen die Hansestädte, voran Hamburg, sich gegen koloniale Unternehmungen ablehnend verhalten haben, geht, abgesehen von Schück's Werk, namentlich aus dem Aufsatz von Seraphim, Kolonialpolitische Streifzüge ins 17. Jahrhundert im Lichte des herzoglichen Archivs in Mitau (Baltische Monatsschrift, Reval 1889, Bd. 37, Heft 1, S. 50 ff.) hervor.

in Amerika der Schleichhandel geblüht, nirgends so wie dort Staatsmonopole und Gesellschaftsprivilegien geschädigt. Namentlich in Kriegszeiten — und im 17. und 18. Jahrhundert war der Janustempel bekanntlich nicht oft geschlossen und Seekriege sehr zahlreich — waren die kolonialen Gewässer der Tummelplatz aller seefahrenden Nationen. Und nicht zum Schaden der Kolonien; in Kriegszeiten hat der Handel derselben oft am meisten geblüht [1]).

Es wäre seltsam, wenn nicht auch die deutsche Schiffahrt sich gelegentlich an diesem mehr oder weniger illegitimen Kolonialhandel betheiligt hätte. Nur von einer deutschen Stadt scheint es sich nachweisen lassen zu können, von Hamburg.

Die Zeit der Entdeckungen selbst scheint spurlos an dieser Handelsstadt vorübergegangen zu sein, spurlos wie an allen niederdeutschen Städten. Alle diese bewegten sich noch ganz im Kreise des eigentlich hansischen Handelsbetriebes, der, wenn auch schon in seinen Grundfesten stark erschüttert, doch noch nicht, wie von Vielen behauptet, verfallen war.

Der Einfluss der Entdeckungen auf den hansestädtischen Handel ist ebenfalls bis weit in das 16. Jahrhundert hinein kaum bemerkbar; indirekt zeigte dieser Einfluss sich in einer Zunahme des Verkehrs mit dem Kolonien besitzenden Westen, mit Spanien, Portugal und den Niederlanden; im Einzelnen hat hierüber die Forschung noch kaum begonnen.

Für den Hamburgischen Handel ist die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts durch mancherlei Umstände eine sehr bedeutungsvolle Periode geworden. In diese Zeit fällt die Errichtung des englischen Stapels in Hamburg durch die Merchant Adventurers, die Einwanderung zahlreicher Niederländer und portugiesischer Juden. Auf die mannigfachen, durch diese Einwanderungen auf das Gewerbe und den Handel Hamburgs nicht allein, sondern auch auf die deutsche Industrie geübten Einflüsse ist oft hingewiesen worden.

Weniger beachtet und bekannt ist die Einwirkung, die ohne Zweifel durch diese Zuwanderungen auf die Ausdehnung des Hamburgischen Handels über den Ocean ausgeübt worden ist. Dass ein solcher Zusammenhang bestanden hat, werden wir im Folgenden sehen. Nur noch ein paar Worte über das zu erwartende Resultat unserer Erörterung. Dass dasselbe

[1]) Vergl. Roscher in Roscher-Jannasch, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung, 3. Aufl., S. 162.

Manchen nicht befriedigen wird, liegt in der Natur der Sache und der Quellen. Die deutsch-amerikanischen Beziehungen bis zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts lassen sich nicht unter grosse Gesichtspunkte stellen; in einer Reihe kleiner, meist von einander unabhängiger Episoden wickeln sich diese Verhältnisse ab. Und dem entsprechen die Quellen, die hierüber nur äusserst spärlich fliessen. Selten kann ohne Vorbehalt ein Urtheil abgegeben, das Hülfszeitwort „es scheint" muss in den meisten Fällen in Anspruch genommen werden. Desshalb muss an die Stelle eines vor allen Anfechtungen sicheren historischen Resultats oft die Kombination treten, über deren Zulässigkeit im Einzelnen die Entscheidung offen stehen mag; und manche klaffende Lücke in der Entwickelung kann nur durch aphoristische Daten kümmerlich ausgefüllt werden.

Nichtsdestoweniger möge hier der Versuch gemacht werden, in jene frühesten transatlantischen Beziehungen Hamburgs etwas mehr Licht zu bringen.

Zunächst zu den Nachrichten über die erwähnte Ausdehnung des Hamburgischen Handels Ende des 16. Jahrhunderts.

Im allgemeinen macht uns Ritter Heinrich Rantzau in seiner Beschreibung Hamburgs im Jahre 1597 die Mittheilung, dass die Schifffahrt der Hamburger damals auch nach „Indiam", d. h. Amerika, ging[1]). Wir sind aber erfreulicher Weise nicht auf diese allgemeine Notiz beschränkt; aus archivalischem Material lässt sich Rantzau's Angabe näher beleuchten. Die Hamburger sind Ende des 16. und Anfang des 17. Jahrhunderts nach Brasilien gefahren, derjenigen amerikanischen Kolonie, die bis Ende des 16. Jahrhunderts verhältnissmässig am meisten Fremden zugänglich war; in Brasilien haben die Hamburger ihre Fahrzeuge mit Landesprodukten gefüllt und ihren Weg dann heimwärts zum Elbestrand genommen, um von dort die Erzeugnisse der Neuen Welt weiter zu versenden. Für diese interessante, meines Wissens bisher unbekannte Thatsache finden sich folgende Nachweise.

Es ist ein glücklicher Umstand, dass gleich die ersten Nachrichten über jenen alten Verkehr der Hamburger mit Brasilien einen Einblick in den Umfang dieses Verkehrs zu geben geeignet sind; diese Nachrichten sind statistischer Art. Aus einer archivalischen Quelle[2]) geht hervor, dass aus Brasilien in Hamburg ankamen:

[1]) Zeitschrift des Vereins für Hamb. Gesch. III, 256.

[2]) Nämlich den im Hamburger Stadtarchiv befindlichen sog. „Schifferbüchern", die von mir schon früher benutzt worden. Eine Bearbeitung derselben liegt nahezu druckfertig vor und wird demnächst von mir herausgegeben werden.

im Jahre 1590 : 11 Schiffe
„ „ 1591 : 2 „
„ „ 1594 : 1 „
„ „ 1595 : 1 „
„ „ 1598 : 3 „
„ „ 1602 : 1 „

Ob schon vor 1590 diese Verbindung bestanden, muss dahingestellt bleiben; wahrscheinlich ist es, da kaum anzunehmen, dass diese Fahrt mit der stattlichen Zahl von 11 Schiffen begonnen hat.

Wenn soeben die Quelle, der diese Zahlen entnommen sind, eine statistische genannt worden, so muss hier bemerkt werden, dass an statistische Genauigkeit, wie wir sie von modernen Aufzeichnungen der Art erwarten, hierbei nicht zu denken ist. Nach dem ganzen Charakter der Schifferbücher, den im Einzelnen zu erörtern wir einer anderen Gelegenheit überlassen müssen, bieten uns jene Zahlen nur ein ungefähres Bild des wirklichen Verhältnisses. Dass von den dreizehn Jahren 1590—1602 nur für sechs Jahre Ankünfte aus Brasilien verzeichnet sind, ergiebt sich zum Theil ohne Zweifel eben aus dem Fehlen der Schifferbücher für einzelne Jahre. Für ein Jahr, 1602, lässt sich die absolute Unrichtigkeit jener Angabe, dass nämlich nur ein Schiff von Brasilien angekommen sei, anderweitig nachweisen; in einer urkundlichen Aufzeichnung vom 11. December 1605[1]) ist die Rede von „sembtliche Redere der drey Schiffe, so hiebevor Hans Balhorn, Claus Holstein und saliger Diderich Meinss geführet und vor 3 Jahren allhie auss Brasilien arriviret sein"; darnach sind also 1602 mindestens 3 Schiffe aus Brasilien in Hamburg angekommen.

Mag aber der statistische Werth jener Zahlen nur sehr gering sein, für die allgemeine Kenntniss von jenem Verkehr sind sie uns doch höchst willkommen. Die mannigfachen Fragen allerdings, die diese Zahlen an uns richten, müssen zum Theil noch offen bleiben, bis eingehendere Forschungen hoffentlich mehr Licht in diese Verhältnisse bringen. Aber ganz im Dunkeln tappen wir doch auch nicht.

Die erste Frage, die man aufwirft, wenn man die mitgetheilten Zahlen betrachtet, ist die: Fuhren die Hamburger direkt von Hamburg nach Brasilien? Oder begann die eigentliche Brasilfahrt erst von Portugal aus? Die Handelsverbindung Hamburgs mit letzterem Lande war sehr alt; die hansischen Kaufleute nahmen in Lissabon eine ganz hervorragende Stellung ein. Durch zahlreiche Privilegien waren ihnen werthvolle Rechte verliehen; alle Frei-

[1]) Vergl. unten S. 11, Anm. 3.

heiten, die den Portugiesen zustanden, sollten sie auch geniessen. Aber das Recht, auf welches es hier ankommt, das Recht, nach den Kolonien zu fahren und dort Handel zu treiben, war ausdrücklich ausgenommen [1]). Darnach müsste man von vornherein annehmen, dass, wenn überhaupt die Hamburger nach Brasilien fuhren, sie nicht über das Mutterland den Weg nahmen, sondern entweder direkt oder von einem dritten Lande aus dorthin segelten. Aus dem Jahre 1601 haben wir die Nachricht, dass ein Schiff von Emden nach Brasilien und zwar anscheinend direkt fuhr [2]); für die Brasilfahrt der Hamburger besitzen wir ein solches Zeugniss nicht; dagegen steht es unzweifelhaft fest, dass Hamburger von Portugal, von Lissabon aus nach Brasilien fuhren. So erklärten im December 1605 vor dem Hamburger Rath die Hamburger Bürger Hermann Wobbe und Peter Anna, „das sie, die Certificanten, Anno 1598 den 2. Aprilis zu Lissabon befrachtet gewesen, umb nach Brunsilien zu siegelen"; ebenso war damals der Bürger Johann von der Heide „von Lissabon uff Farnabuc", befrachtet [3]). Diese Befrachtung geschah nicht etwa heimlich, sondern offen und mit Einverständniss der Behörden in Lissabon; der Schiffer von der Heide hatte in seinem Schiffe „einen Bischoff, so in der Have Resinier [4]) zu Brasilien hette sein sollen"; und Wobbe und Anna wurden in ihre Schiffe mehrere hohe spanisch-portugiesische Beamte als Passagiere nach Brasilien „eingethan" [5]).

Muss die Frage, ob die Brasilfahrt der Hamburger nicht auch direkt stattgefunden hat, fürs Erste eine offene bleiben, so ergiebt sich dagegen mit grösserer Sicherheit aus dem Vorstehenden, dass jene von Brasilien kommenden Schiffe wirklich deutsche, hansische und nicht etwa spanische oder portugiesische waren; das erhellt aller-

---

[1]) Vergl. Sartorius, Geschichte des hans. Bundes. III. 452. — Vergl. auch Handelmann, Geschichte von Brasilien, S. 49.

[2]) Neuwe Schiffart, warhafftige und eygentliche Beschreibung der ... Reyse, so Olivier von Noort – durch das gefehrliche Fretum Magellanum .... 1598—1601 etc. A. d. Niederländ. von G. Arthes von Dantzigk, Franckfurt 1602, S. 118 „Den 18. Augusti sahen sie drey Schiff, und als sie zu ihnen kamen, sagten sie, sie kämen von Embden, und wolte das gröste nach Brasilien, die andern zwey aber nach St. Lucas fahren."

[3]) Die diese Angaben enthaltenden Aktenstücke entstammen einem während der Drucklegung dieser Schrift von mir in der Kommerzbibliothek gemachten Fund von Archivalien, der für die Hamburgische Handelsgeschichte von grossem Werth ist. — Farnabuc = Pernambuco.

[4]) „Resinier" halte ich für korrumpirt aus Rio de Janeiro.

[5]) Diese „Officianten" waren, wie es in der deutschen Urkunde heisst, „Ovador provador Mohr de dos Functes Bras de Almediae, una cum Farnam Faos Scriba"; in Ersterem ist vielleicht der Intendant der brasilianischen Finanzen (Provedor Mor da Fazenda) zu sehen (vergl. Handelmann, a. a. O. S. 74).

dings schon aus den ganz deutschen Namen der Schiffer, die sich bei den in den Schifferbüchern als aus Brasilien kommend angegebenen Schiffen verzeichnet finden [1]). Einen weiteren werthvollen Beweis verdanken wir einer kurzen Notiz in den Hamburgischen Kämmereirechnungen [2]); am 23. Juni 1603 belegten bei der Kämmerei zinsbar ein Kapital von 11480 ℳ „etliche Lübische Bürgers, welche Rheder von 3 Schiffen sind, die aus Brasilien gekommen". Es wird eine Ausnahme gewesen sein, dass Lübische Bürger Rheder solcher Schiffe gewesen sind [3]); als Regel wird angenommen werden können, dass die von Hamburg ausgehenden Expeditionen von Hamburgern unternommen wurden. Neben Hamburg erscheint nur Emden, wie oben bemerkt, als Ausgangsort für diese Fahrt.

Dass gerade mit der Brasilfahrt die Einwanderungen Fremder in Hamburg in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang stehen, diese Kombination würde nicht allzu gewagt sein, auch wenn wir im Uebrigen keinen urkundlichen Hinweis darauf besässen. Sowohl durch Engländer wie Niederländer mussten die Hamburger gerade in jener Zeit auf Brasilien hingewiesen werden; beide Nationen hatten als Feinde Spaniens, dem seit 1580 durch seine Vereinigung mit Portugal auch Brasilien zugefallen war, am Ende des Jahrhunderts letzteres Land vielfach in Kriegs- und Handelsfahrten aufgesucht [4]). Dass ferner auch die portugiesischen Juden in der persönlichen Berührung mit den Hamburgischen Handelskreisen auf diese einen Einfluss geübt hatten, der auf die Anknüpfung von direkten Beziehungen mit der wichtigsten portugiesischen Kolonie hinwirkte, ist um so verständlicher, wenn man die alte rege Geschäftsverbindung Hamburgs mit Portugal in Erwägung zieht.

Uebrigens sind wir nicht nur auf Vermuthungen angewiesen. In einem gleichzeitigen amtlichen Schriftstück wird der Einfluss der Fremden auf die neuen transatlantischen Verbindungen Hamburgs mit klaren Worten erwiesen. Als im Jahre 1603 Verhandlungen zwischen dem Rath und den Bürgern gepflogen wurden über den Handel der Fremden in der

[1]) Claus Simon, Claus Jansen, Gerdt Burmester, Laurens Carstens, Lambert Petersen etc.; nur ein Name, Matties Pinto, deutet auf einen Schiffer iberischen Stammes.

[2]) Mittheilung des dieselben bearbeitenden Dr. J. F. Voigt in Hamburg.

[3]) Nachforschungen, die Staatsarchivar Dr. Hasse im Lübecker Archiv nach weiteren Zeugnissen über die Betheiligung der Lübecker auf meine Bitte freundlichst anstellte, haben nichts Weiteres ans Tageslicht gefördert. Auch im Bremer Archiv fand sich nach gütiger Mittheilung des Staatsarchivars Dr. v. Bippen nichts Einschlägiges.

[4]) Handelmann a. a. O. S. 116 ff., 147. 664.

Stadt, erklärte der Rath, „aber nun eine Zeitlang hero, fast in die 40 Jahr, seither Ankunfft der Englischen und der beschwerlichen Niederländischen Kriegen und Orlogen, allerhand nationes sich in dieser guten Stadt niedergelassen und von unsern Antecessoren eingenommen, dadurch denn viele hiebevor ungebräuchliche Navigationes in weit abgelegen Oerter, nach Italien, Barbarei, Africam und bis in die neue Welt Americam entstanden" [1]).

Es liegt in dem Wesen unserer Kenntniss von den wirthschaftlichen Verhältnissen längst vergangener Zeiten, dass Anfang und Ende eines wirthschaftlichen Herganges oft in Dunkel gehüllt sind. So ist's auch mit der Brasilfahrt der Hamburger um 1600; sie taucht plötzlich vor den Blicken des Forschers nach dreihundert Jahren auf und verschwindet dann wieder; wie und wann sie geendet hat, das ist nicht bekannt. Aus unseren Schifferbüchern verschwindet die Brasilfahrt nach 1602; da die Aufzeichnungen der Herkunftörter in jenen Büchern gerade in den nächsten Jahren weniger lückenhaft sind als früher, so ist schon aus diesem Grunde kaum anzunehmen, dass jene Fahrten erheblich länger gedauert haben. Es ist aber ferner eine anderweitig bekannte Thatsache, dass schon seit dem Ausgange des 16. Jahrhunderts die portugiesisch-spanische Regierung immer mehr auf den Ausschluss aller Fremden vom brasilianischen Handel und Verkehr hinarbeitete [2]). Von den übrigen Nationen behaupteten sich besonders die Franzosen noch eine Weile im Küstenhandel, namentlich Nordbrasiliens; die hanseatischen Schiffe blieben nun aus [3]).

Für die ersten dreissig Jahre des 17. Jahrhunderts besitzen wir in den genannten Schifferbüchern eine vortreffliche, leider nur zu früh versiegende Quelle für die Hamburgische Schiffahrtsgeschichte. Wir sehen aus ihnen, dass erst im Jahre 1625 Hamburg wieder in direkter Verbindung mit Amerika war; damals gingen zwei Schiffe zu je 100 Lasten

[1]) Vergl. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung, 2. Aufl., Bd. 2, S. 121, Anm.

[2]) Handelmann a. a. O. S. 49. 149.

[3]) Unfreiwillig kamen noch um 1625 mehrere Hamburgische Schiffe nach Brasilien; Joh. Georg Aldenburgk berichtet uns in seiner „Westindianischen Reisse und Beschreibung der Beläg- und Eroberung der Statt S. Salvador in der Bahie von Todos os Sanctos in dem Lande von Brasilia etc." (Coburgk 1627), dass die Spanier ausser französischen Schiffen auch zwei Hamburgische „gepresst" hatten und bei ihren Kämpfen bei Bahia verwandten. — Auch der Stralsunder Schiffer Peter Bluhme, der im Mai 1625 nach Lissabon kam, wurde Anfang 1626 genöthigt, „den kgl. Gubernator von Portugal" nach Brasilien zu fahren und von dort Kaufmannswaaren nach Lissabon zu laden; nachdem er in Bahia Zucker und Holz eingenommen, wurde sein Schiff im März 1627 von den Holländern gekapert (Reichsarchiv im Haag).

nach „Terra nova“, d. h. Newfoundland, wo damals die Fischereien in der ersten Blüthe standen. Diese Schiffe liefen Plymouth als Zwischenhafen an. Dann verschwindet auch diese Fahrt wieder.

Um 1640 begegnet die erste Andeutung von einem Verkehr der Hamburger in Westindien [1]). In dem genannten Jahre wurde zu den Artikeln der sog. „Casse der Stück von Achten“, einem Institut zur Sammlung und Verwaltung von Geldern für die Loskaufung von in die Sklaverei gerathenen Schiffern, ein 37. Artikel hinzugefügt, in dem für die Fahrten „na Gene, Angol, Santomo, Brunsilien [2]), Westindien oder eenige van de umbliggende Plaetzen“ die Beiträge der Schiffer festgesetzt wurden. Alle diese Gegenden waren in den früheren Artikeln der Ordnung dieser Kasse, zu der im Jahre 1622 der Grund gelegt wurde, nicht genannt. Es liegt also die Möglichkeit der Annahme vor, dass kurz vor 1640 oder gerade in diesem Jahre eine oder die andere Fahrt nicht nur nach der afrikanischen Küste, sondern auch nach St. Thomas, Westindien und Brasilien unternommen worden ist. Wenige Jahre später giebt uns ein durch glückliches Geschick erhaltenes Schifferbuch für das Jahr 1647 die Kunde, dass in diesem Jahre drei Schiffe von Hamburg nach Barbados fuhren. Endlich noch eine weitere Hindeutung darauf, dass damals der Verkehr mit Westindien angebahnt wurde; in demselben Jahre 1647 sind zum ersten Male in einer Zollrolle [3]) u. A. die „nach und von Barbados, Ost- und Westindien gehenden bezw. kommenden Waaren“ bezeichnet. Die seit 1627 im englischen Besitz befindliche Insel Barbadoes blühte gerade damals auf und wurde bald der Mittelpunkt des Handels des britischen Westindien; um 1650 wurde sie von ca. 100 Schiffen besucht. Allerdings war der Handel der Insel an Compagnien verliehen; doch betheiligten sich auch die Holländer an dem dortigen Handel [4]). — Auch der revidirte Schragen des Pilotengeldes vom 2. Oktober 1657 sieht „Schiffe von Guinea und West-Indien kommende“ vor.

---

[1]) Man darf sich nicht täuschen lassen durch die im 17. Jahrhundert noch sehr häufige Identificirung von deutsch mit holländisch oder vlämisch. So berichtet z. B. Jean Mocquet in seinen „Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales“ (Rouen 1645, S. 147 f.), wie er 1604 in Westindien und Venezuela gewesen und bei Cumana Schiffe getroffen, die „flamend“ gewesen seien. In der deutschen Uebersetzung von Schoch (Lüneburg 1688) ist dies „flamend“ immer mit deutsch übersetzt. Aehnliches findet sich öfter, sodass die Benutzung des Originals, wie auch sonst immer, gerade in dieser Richtung der Forschung besonders zu empfehlen ist.

[2]) Guinea, Angola, St. Thomas, Brasilien.

[3]) Nämlich in der Admiralitäts-Zoll-Taxa oder -Ordnung.

[4]) Vergl. Schomburgk, History of Barbadoes, London 1848, S. 141. 143.

Wahrscheinlich befuhren die Hamburger damals gelegentlich auch die französisch-westindischen Inseln, mit denen der Handel bis 1669 allen Nationen freistand. Thatsächliche Zeugnisse hierfür besitzen wir allerdings bei dem Mangel an jeglichen statistischen Aufzeichnungen in dieser Zeit nicht. Im allgemeinen berichtet Greflinger[1]) im Jahre 1674 über Hamburg, dass dorthin auch aus Amerika Schiffe kämen und als Waaren „Toback, Zucker, Catun, Campez-Holtz, Indigo und andere köstliche Wahren"; diese Mittheilung zielt, was namentlich aus den Waaren zu ersehen ist, augenscheinlich auf Westindien. Aber abgesehen davon, dass die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass von Hamburg aus, wenn überhaupt nach Westindien gefahren, auch die dortigen französischen Besitzungen besucht wurden, erhellt solches auch aus einer Klage, welche die Hamburger Kommerzdeputirten im April 1679 an den Rath richteten. Im Jahre 1669 hatte die französische Regierung in merkantilistischer Tendenz die freie Fahrt von den Kolonien insoweit beschränkt, als diese nun nur noch nach französischen Häfen stattfinden solle; 1675 wurde ferner verfügt, dass die Schiffe bei der Rückkehr von den Kolonien nur in dieselben französischen Häfen einlaufen dürften, von denen sie abgefahren. Es ist von Interesse, dass dieses Vorgehen Frankreichs selbst in Hamburg schmerzlich empfunden wurde; als die Stadt sich Ende der 70er Jahre zu Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit Frankreich rüstete, hoffte man hierbei eine gute Gelegenheit zu finden, um die Beschwerden über die gestörte westindische Fahrt anzubringen; und die Kommerzdeputirten fügten ihren Vorschlägen hinsichtlich eines Vertrages u. A. auch folgenden ein: „Undt weillen wir vor diesem allemahl die freye Fahrt auff den französischen Caribsen Insulen gehabt, nachgehents aber selbig von Frankreich sowoll alfs allen Frembden verbohten worden, so were bey königl. Mayt. zu ersuchen, ob man die libertät dahin zu handlen nicht wiederumb obtiniren könnte, so nicht in totum, nur auff eine gewisse Anzahl Schiffe im Jahr." Diese Anregung blieb ebenso erfolglos wie eine spätere im Jahre 1700; der französische Resident in Hamburg forderte nämlich damals die Kaufmannschaft auf, ihm mitzutheilen, „was zu Befoderung der französischen Commercien were", und jene hoffte, dass „dann zum Besten der Indianischen Handlung noch was möchte beygetragen werden". Erst in der zweiten Hälfte des

[1]) Zeitschrift des Vereins f. Hamb. Gesch. IX., 129. 130.

18. Jahrhunderts gestaltete Frankreich, nach manchen Versuchen und halben Anläufen in dieser Richtung, seine Kolonial-Handelspolitik liberaler.

Noch ganz am Ausgange des 17. Jahrhunderts zeigte sich den Hamburgern die Aussicht, sich an einem Handelsunternehmen nach Amerika zu betheiligen. Obwohl schliesslich hinsichtlich Hamburgs die Sache im Sande verlief, bietet sie nach mehreren Richtungen hin genügend Interesse, um sie hier nicht unerwähnt zu lassen.

Schon lange hatten die Schotten es mit Verdruss bemerkt, dass sie als ein seefahrendes Volk sich nicht des Besitzes von Kolonien erfreuten; in ihrem Nationalstolz fühlten sie ihr Land dadurch gegen England zurückgesetzt. Diesem Missstand abzuhelfen, erliess das schottische Parlament im Jahre 1693 eine Akte „for encouraging foreign trade, by empowering merchants to enter into commercial societies, more especially for trading to Asia, Africa and America“ [1]). Eine weitere Akte von 1695 verlieh solche Rechte an eine Kompagnie. Als Ziel und Feld der Kolonisation war Darien in Aussicht genommen, jenes Land in Südamerika, an der Stelle, wo sich der schmale Isthmus von Panamá vom südlichen Kontinent abzweigt [2]). Bei der Errichtung der Kompagnie war sogleich ausdrücklich die Verbindung mit auswärtigen Kaufleuten und Interessenten vorgesehen; namentlich fasste man in dieser Beziehung Amsterdam und Hamburg ins Auge. Während aber an ersterem Platze die Sympathie für das schottische Unternehmen, durch das man eine Beeinträchtigung der grossen holländischen Handelsgesellschaften befürchtete, nur sehr gering war, wurden die Schotten in Hamburg freundlicher aufgenommen; ja, Hamburger Kaufleute drückten ihr Bedauern aus, dass nur noch 200 000 £ zur Subskription für sie offen ständen. Die Kompagnie ernannte Agenten in Hamburg, liess daselbst ein Schiff bauen und Matrosen anwerben [3]). Als besonders betheiligt an der Kompagnie werden die Hamburger Kaufleute Hermann Harbart, Wolter Beckhoff, Adrian Krafft [4]), Gerhard Guhl,

---

[1]) Vergl. über die schott. Bestrebungen Macpherson, Annals of commerce II. 664 ff.; ferner die werthvolle Urkundensammlung: „The Darien Papers etc. 1695—1700“, Edinburgh 1849.

[2]) Bereits 1690 war dieses Land zur Kolonisation ausersehen und eine brandenburgisch-amerikanische Kompagnie daraufhin geplant (Schück a. a. O. I. 223).

[3]) Vergl. The Darien Papers S. 14. 22. 27. 47. — Die Herren Francis Stratford sen. und jun. in Hamburg waren 1696 die Korrespondenten der Kompagnie daselbst; 1697 wird Alexander Stevenson als Agent genannt; wahrscheinlich waren diese Männer Mitglieder des englischen Court.

[4]) Derselbe wurde 1693 Altadjungirter der Kommerzdeputation (Kirchenpauer, Die alte Börse etc., S. 49).

Johannes Tomloe genannt. Die allgemeine Lage des Hamburgischen Handels war damals schlecht; innere Unruhen und äussere Misshelligkeiten hatten ihm manchen harten Stoss versetzt. Da trat nun an diese Männer das Anerbieten der Schotten heran, sich an der Unternehmung in Darien mit Kapital zu betheiligen, ein Anerbieten, das derartig schien, dass sie im Interesse des Handels nicht glaubten, es von der Hand weisen zu dürfen. Dass dieses Projekt einen stark antienglischen Anstrich hatte, scheinen die braven Schotten den Hamburgern allerdings nicht gesagt zu haben; im Gegentheil meinten Letztere, dass jener Plan vom König von England ausgehe und begünstigt werde. Ganz sicher waren jedoch die Hamburger Interessenten sich nicht über die Thunlichkeit des Unternehmens, bei dem doch ein gutes Stück Geld aufs Spiel gesetzt werden sollte; namentlich regte sich bei ihnen in dem etwas unklaren Bewusstsein von den vielfach kollidirenden Interessen der grossen Seemächte in den amerikanischen Kolonien die Furcht, durch eine Betheiligung an einem jungen kolonialen Unternehmen in auswärtige Streitigkeiten verwickelt zu werden. Um sich für solche Fälle des Schutzes der Obrigkeit zu vergewissern und weil die ganze Angelegenheit zur Heranziehung von mehr Kapitalien doch einmal in die Oeffentlichkeit gebracht werden musste, wandten sich jene Männer im März 1697 an die Kommerzdeputation. Diese Korporation unterbreitete die Frage dem Senat. Letzterer erklärte zunächst, dass er in die Errichtung eines „Conthors", wie sie nach den Mittheilungen der Hamburger Interessenten geplant zu sein schien, „publico nomine" nicht einwilligen könne. Was aber die Sache selbst beträfe, so könne E. E. Rath „darin nichts rahten; sie als Kaufleute würden am besten wissen, ob die Sache thunlich und ob Profit zu hoffen". Sollten aber Streitigkeiten zwischen den Schotten und Hamburgern in Folge einer Verbindung mit der Kompagnie entstehen, so „würde E. E. Raht sich dessen auch nicht annehmen können, weil zu besorgen, dass, indehm der König sich die cognition nicht würde nehmen lassen wollen, die Stadt mit dem Könige in Weitleufftigkeit verfallen dürffte." Was der „Erbare Kaufmann" in dieser Angelegenheit thun wolle, werde der Rath, soviel in seiner Macht sei, unterstützen.

Als dann am 31. März die Sache in der Versammlung des „Erb. Kaufmann" verhandelt wurde, beschloss dieser in salomonischer Weisheit, „es könnte denn ein jeder seine resolution vor sich behalten".

Dadurch aber war aus dem Geheimniss, wenn es nicht schon vorher durchgesickert war, eine öffentlich ventilirte Angelegenheit geworden. Der

englische Resident in Hamburg, Paul Ricaut, wusste sogleich, was er zu thun hatte. Inzwischen hatte nämlich in England sich eine energische Reaktion gegen das schottische Unternehmen erhoben; in beiden Häusern des Parlaments wurde gegen dasselbe, als den englischen Handel beeinträchtigend, protestirt. Ricaut richtete desshalb sogleich nach jener Versammlung der Kaufmannschaft ein Schreiben an den Rath und erklärte, „dass Ihro Königl. Maytt. von England so ungnädig nehmen, dass einige Kauffleute in Hamburg sich wolten bey der Schottischen Compagnie interessiren; E. Hochw. Raht sollte das sehen zu preacaviren, damit ein Unglück von Particuliren und der Stadt abgewendet würde". Eine solche Sprache wollte sich aber wiederum der „Erbare Kaufmann", dem das Schreiben mitgetheilt wurde, nicht bieten lassen; er antwortete am 8. April in folgender Weise: „So befrembdete es E. Erb. Kauffman nicht wenig, dass der Englische Herr Envoyé und Herr Resident alhie einen solchen Brief, wie man hat communiciret, E. Hochw. Raht zusenden wollen, worin man diese Stadt sowohl als Privat-Kauffleute gewarnet, von der Schottischen Compagnie und deren billigen Vorträgen und Octroye, concernirende die Handlung nach Africa, Asia und America, sich zu enthalten, da doch der Erb. Kauffman vermeint, wenn durch diese und andre Nation ihnen Anleitung zu ein oder anderer billigen negotie gegeben wird, alss denn Sie als freye Leute, wenn es convenient, dass ihrige woll mit ihnen interessiren und risquiren mögen; sollte nun solches ihnen von Ihro Königl. Mayt. von England und dero Ministris können verbohten werden, würden vielleicht andere nicht manquiren, einen andern Gang auf selbe ahrt mit unss zu gehen und muss also gar von aller Handlung abbringen; auch würde solches nicht allein wider alles Völckerrecht lauffen, wenn auf solche Weise E. Erb. Kauffman sollte intimidiret werden; im übrigen hette der König von England etwa kein belieben an dehm, was die Schotten unsern Kauffleuten proponiren und offeriren." Leider hatten diese Worte, deren Schärfe ja nicht ganz unberechtigt war, nicht die Macht der That hinter sich; und mit dieser allein lässt sich bei kolonialen Unternehmungen, wie noch die neueste Zeit lehrt, etwas ausrichten. Die Hamburger zogen sich von dem schottischen Unternehmen zurück und tilgten die schon vollzogenen Subskriptionen.[1]) — Aber noch von anderer als englischer Seite

---

[1]) Macpherson a. a. O. S. 666: „Yet the traders at Hamburg, being very fond of the scheme, esteemed it a great hardship to be prevented from subscribing. They were however forced, with much regret, to relinquish their subscriptions."

befürchtete man noch einige Jahre später, dass die Schotten von Hamburg aus unterstützt würden.

Das Unternehmen derselben war nämlich trotz aller Gegenbemühungen 1698 wirklich ins Leben getreten und eine Niederlassung in Darien gegründet. Nun aber erhob Spanien, damals mit England verbündet, Protest, indem es alte Ansprüche auf Darien geltend machte[1]). Auch Hamburg wurde mit einer Warnung bedacht; im Juni 1699 übergab der spanische Resident daselbst eine Note, in deren deutscher Uebertragung es heisst: „Demnach man grosse und hauptsächliche Uhrsachen hat zu argwohnen und desswegen in steten Furchten zu leben über dassjenige, wass man dabey interessirt nicht allein differente Hamburger Kauffleute, die mit in der Handlung seyn und welche in der neulich gemachten Schottischen Compagnie Antheil haben, sondern auch, dass man überdies ihnen in dieser Stadt die permission, einige Schiffe bauen zu lassen, gegeben, und welche in der that darzu gebauet oder die man könne vor andern zu denen expeditionen dieser gedachten Compagnie darzu machen, als deren vorhaben schon entdecket ist, dass sie sich etabliret und in der Province Darien in America Fuss gesetzet u. s. w.," so fände er sich genöthigt „zu declariren und Ew. Magnificencen kund zu machen, dass der König sein Herr niemahlen daran und an der Verbindung Gefallen haben können, so diese Republic temoigniret hat in allen denen occasionen vor Ihrer Maytt. grosse Dienste nach denen leutseligen Wirkungen der Königl. Gnade". Endlich verlangte der Resident vom Senat, „die Kauffleute der Schottischen Compagnie und andere in Hamburg establirte Persohnen zu entfernen und zu separiren, welche dabey würcklich engagiret seyn", und dass weitere derartige Betheiligung unterbleiben solle. Die Kommerzdeputirten und der Erb. Kaufmann erwiderten hierauf dem Rath, „were ihres Wissens Niemand von ihnen bey dem anbau der Schiffe noch der Schottischen Compagnie interessiret, ohne was die Englischen seyn möchten, wolten sich auch particulier damit und der Stadt nichts aufladen". So unwahrscheinlich es auch sein mag, dass nach der Warnung des englischen Residenten sich die Hamburger noch an der Unternehmung betheiligt haben, so wissen wir doch, dass etwa um die Zeit des Protestes seitens Spaniens zwei der schottischen Kompagnie gehörige Schiffe („The Lion" und „Thistle") zwischen Hamburg und Schott-

[1]) Ebenso hatte Spanien 1690 gegen die Zulassung einer brandenburgischen Kompagnie für Darien Einspruch erhoben (Schück a. a. O. S. 224).

land verkehrt haben.[1]) Da die Schottische Compagnie bald darauf ein klägliches Ende nahm, war nun auch für Hamburg die Sache endgültig erledigt.

Wir haben diese Vorgänge hier so eingehend geschildert, weil aus ihnen klarer als aus theoretischen Erörterungen hervorgeht, wie schwierig es damals für ein seefahrendes Volk wie die Deutschen war, an kolonialen Unternehmungen — und mochte es nur in der unschuldigen und passiven Form der Kapitalbetheiligung sein — zu participiren. Die grossen See- und Kolonialmächte waren sich stets wunderbar einig, wenn es galt, neue kleine Konkurrenten an der direkten Ausbeutung der Schätze der Neuen Welt zu hindern. Und das Ende vom Liede war immer dasselbe; gedrängt von den grossen Mächten und erfüllt von der Furcht, auch noch das bischen Handel zu verlieren, das in den „geschwinden Kriegsläuften" kümmerlich durchgeschleppt war, mussten die Hansestädter nachgeben und die Hoffnung, durch koloniale Expeditionen ihre Lage zu bessern, schwinden lassen. Nichts aber rechtfertigt besser die im allgemeinen ablehnende Haltung der Hansestädte gegen weitaussehende transatlantische Pläne, wie sie von dem Grossen Kurfürsten gehegt wurden, als die Erfahrung, die Hamburg bei der Schottischen Kompagnie machte. —

Um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert scheinen sich die Hamburgisch-amerikanischen Beziehungen auf Westindien, und hier auf die dänischen und holländischen Inseln, beschränkt zu haben. Von letzteren wird die kleine, bei St. Eustache, das im 18. Jahrhundert eine wichtige Rolle im westindischen Handel spielte, belegene Insel Saba im Jahre 1700 sogar als den Hamburgern gehörig bezeichnet[2]), woraus doch mindestens auf ein häufigeres Erscheinen derselben in diesem Theil Westindiens in damaliger Zeit zu schliessen ist.

Dann wird Hamburg mit dem dänischen St. Thomas in Verbindung gestanden haben; von den weissen Familien auf dieser Insel waren im Jahre 1688 zwei deutsche und eine holsteinische[3]); die brandenburgisch-westindische Kompagnie, die von 1685 bis 1716 den Handel von St. Thomas betrieb, die aber fast ausschliesslich aus Holländern bestand, wird nicht ohne Einfluss auf Hamburger Beziehungen gewesen sein. Ob aber eine direkte Verbindung Hamburgs mit Westindien damals statt-

---

[1]) „The Darien Papers" S. 351.

[2]) The Darien papers S. 333 heisst es in dem Reisejournal des Schiffes „Margaret": „Saba is the Hamburghers, and Statia [= St. Eustache] the Hollanders."

[3]) Knox, Historical Account of St. Thomas, New-York 1852, S. 59.

gefunden, ist zweifelhaft. Der Hamburg um das Jahr 1700 passirende Reisende Baron de Lahontan[1]) berichtet über den Handel der Stadt „Les marchands de Hambourg trafiquent dans toutes les parties du monde, à la réserve de l'Amérique". Eine derartige Aufzeichnung eines Reisenden ist allerdings schon an sich nicht allzu schwerwiegend; sie ist es noch weniger, wenn man bedenkt, dass der Besuch der amerikanischen Kolonien im Allgemeinen verboten war und dass, wenn er dennoch stattfand, es nicht dem Interesse der Betreffenden entsprach, viel Redens davon zu machen.

Aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts begegnen uns viele Spuren eines direkten Verkehrs, wenn auch nicht Hamburgs, so doch von Hamburgern mit Brasilien; hier steht unzweifelhaft fest, dass dieser Verkehr von Portugal ausging. Obwohl nun dies füglicher in eine Darstellung der Geschichte der hansischen Niederlassung in Lissabon gehört und von einer selbständigen Fahrt der Hamburger nach Brasilien nicht die Rede sein kann, so verdient die Sache doch auch hier einer Erwähnung; denn die Verbindung der Hansestädte mit Portugal war so lebhaft, dass jedes wichtigere Ereigniss im portugiesisch-brasilianischen Handel auf den deutsch-portugiesischen Seeverkehr einwirken musste.

Nach der Rückkehr des Hauses Braganza auf den portugiesischen Thron (1640) gestattete die Regierung Portugals im Jahre 1654 bezw. 1661 den Engländern und Holländern den Handel mit Brasilien, jedoch mit der Beschränkung, dass auf Hin- und Rückfahrt ein portugiesischer Hafen angelaufen und der gesetzmässige Zoll von der Ladung erlegt würde. Unter diesen Umständen haben beide Nationen nur geringen Gebrauch von jener Befugniss gemacht.[2]) Um so mehr wurde der persönliche Verkehr mit Brasilien von denselben und zwar auf portugiesischen Schiffen gepflegt. Auch den Hamburgern musste bei ihren umfangreichen portugiesischen Handelsbeziehungen eine direkte und persönliche Verbindung mit Brasilien sehr werthvoll und im Interesse des Einziehens dort ausstehender Schulden sogar höchst erforderlich sein. Desshalb vermietheten oder verkauften die Hamburger, und wahrscheinlich oft auch Schiffer anderer Nationen, nicht selten in Lissabon ihre Schiffe an Portugiesen für die Brasilfahrt, bedangen sich aber in den Verkaufs- und Vermiethungskontrakten aus, dass einige von ihren Leuten auf diesen Schiffen sich an der Fahrt betheiligen konnten, und fuhren so unter fremder Flagge nach

---

[1]) In „Suite du voyage de l'Amérique en dialogues etc. avec les voyages du même en Portugal et en Danemarc etc., Amsterdam, London 1704, S. 150.

[2]) Handelmann a. a. O. S. 665.

Brasilien. Am Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts scheint diese Praxis in regelmässiger Uebung gewesen zu sein.[1])

Wie nicht selten bei Zuständen des Handels und Verkehrs in früheren Zeiten, wird dem modernen Historiker die Kunde von solchen Zuständen erst durch Aufzeichnungen, die gemacht sind gelegentlich eines Wechsels, eines Wendepunktes in denselben. So ist es auch hier; als jener Fahrt ein Ziel gesetzt wurde, erschollen die Klagen darüber; die Schriftstücke, in denen diese niedergelegt sind, bilden für uns die Quelle, aus der wir die Kenntniss von jener Fahrt überhaupt schöpfen.

Am Anfang des 18. Jahrhunderts machte der portugiesische Hof, der den kürzlich entdeckten Goldreichthum Brasiliens möglichst für sich ausbeuten wollte und desshalb den Zutritt von Fremden abzuhalten beflissen war, Anstalten, thunlichst alle Fremden von jenem Lande auszuschliessen.[2]) Die Brasilfahrt der Hamburger fiel diesem Bestreben als eins der ersten Opfer. Näheres ergiebt die Klage, die am 23. Januar 1710 die Hamburger Schiffer Jasper Jacobsen[3]), Marten Meyer und Barthold Brauns in Hamburg notariell zu Protokoll gaben; hier heisst es, „dass sie mit ihren Schiffen das vorige 1709. Jahr im November in Lissabon gewesen und ihre Schiffe alda verhäuret und verkauft hetten, umb damit nach Brasilien zu reisen, mit dem expressen Accord der Befrachtung, dass einige von ihren Schiffsvölkern auff denen Schiffen mit nach Brasilien gehen möchten; weren auch also mit denen Befrachtern vereinbahret; drey Tage vor der Abreise der Flote aber were ein Mandat von Ihro Königl. Mayt. herausgekommen, dass kein Frembder sowoll Kauffleute als Matrosen, sondern nur ihre eigene Portugiesen mit nach Brasilien gehen sollten." Auch der zur Unterstützung herbeigeholte Hamburgische Konsul Heusch konnte dagegen nichts ausrichten. Die Folge war, dass „leider daher Kauffleute, Passagierer und Schiffer-Volck müssen an land bleiben". Besser ging es den Holländern und Engländern; diese beriefen sich auf ihre Verträge und setzten durch, „dass sie als Frembde ihre Kauffleute, Passagierer und Schiffsvolck in denen Schiffen mit fortgekricht". Ebenso hatte ein Hamburger Kaufmann, Johann Bummelmann, das Glück, von den Holländern mitgenommen zu werden;

---

[1]) Aus den „Briefen des Hamburger Bürgermeisters Joh. Schulte an seinen in Lissabon etablirten Sohn Joh. Schulte 1680—1685" (Hamburg 1856) ergiebt sich hierüber nichts.

[2]) Handelmann a. a. O. S. 666.

[3]) Auch in den erwähnten Briefen Schulte's S. 27 genannt.

er ist für lange Zeit vielleicht der letzte Deutsche gewesen, der Brasilien besuchte. Weniger glücklich war sein Landsmann Jochim Heybrock, „welcher vorhin verschiedene Reisen nach Brasilien mit andern Frembden gethan“; dieser Mann musste zurückbleiben, ein Schicksal, „davon er sich dann wegen des Schadens in seiner Handlung etwas zu gemühte gezogen und unpässlich worden“.

Selbstverständlich beriefen sich, wie die Holländer und Engländer auf ihre Staatsverträge, auch ihrerseits die Hamburger auf ihre „alten Privilegia, Freyheiten und Usance“. In den Privilegien war, wie schon oben bemerkt, der Kolonialhandel ausdrücklich ausgenommen; auch stand der selbständige Kolonialhandel unter eigener Flagge ja damals gar nicht in Frage; dass dieser ihnen verboten war, wussten die Hamburger wohl; sie verlangten nur, dass ihnen erlaubt werde, unter einer privilegirten Flagge einzelne Personen ihrer Nationalität nach Brasilien senden zu dürfen. Das wurde ihnen nun untersagt, und in Bezug hierauf konnten sie sich nicht mit Unrecht auf ihre alten Privilegien, nach denen sie den Portugiesen gleichgestellt wurden, berufen. Namentlich wurmte es die Hamburger, dass sie „deterioris conditionis als andere Nationes“ gehalten würden „und vor den Englischen und Holländischen das Nachsehen haben müssten“. Die Kommerzdeputirten empfahlen desshalb dem Rath diese Angelegenheit für künftige allgemeine Friedensverhandlungen; da diese aber noch in weiter Ferne zu liegen schienen und inzwischen eine neue königliche Ordonnanz vom 25. Februar 1711[1]) befohlen hatte, dass alle Fremdlinge, selbst wenn sie bereits das portugiesische Bürgerrecht erworben hätten, aus den Minas Geraes zu vertreiben seien — mit alleiniger Ausnahme der Holländer und Engländer, die geduldet werden sollten —, wurde im Juni 1713 vom Rath an den Konsul Heusch, der von der Hamburgischen Kaufmannschaft heftig angegriffen und der Saumseligkeit beschuldigt wurde, geschrieben und um Auskunft über die in Frage stehende Angelegenheit ersucht. Am 11. Juli antwortete Heusch und setzte auseinander, dass „weder die Englischen, Holländischen, noch wir jemahlen die freye Fahrt dahin gehabt, sondern ist nur gleichsam per hazard geschehen, wenn ein oder ander Kriegesschiff, so die Brazilische Flotte convoyren helffen, daselbsten eingelauffen, und zugleich einige Negotie möchte verrichtet haben, sonsten aber können wir gleich andern Nationes unsere Wahren dahin senden und correspondence führen, wie wir selbst wollen“. Dass Heusch hier die Ausnahmestellung der Engländer und Holländer ganz ignorirt, ist nur ein Zeugniss

[1]) Handelmann a. a. O.

dafür, wie wenig von diesen Völkern die ihnen vertragsmässig zugestandene Fahrt zwischen Portugal und Brasilien ausgenutzt wurde. Uebrigens traf seine Auseinandersetzung über die freie Sendung von Waaren nach und die Korrespondenz mit Brasilien, die allerdings beide als unbestritten galten, den in Frage stehenden Punkt nicht.

Dem persönlichen Verkehr der Fremden in Brasilien war nunmehr definitiv ein Ende gesetzt; auch die den Engländern und Holländern eingeräumte Ausnahmestellung war doch nichts als eine Form. Noch später sind Versuche gemacht und Hoffnungen gehegt worden, wenigstens den persönlichen Verkehr wieder hergestellt zu sehen; schon 1716 schlug der Hamburger Kaufmann Prigge, indem er klagte, „wie es denn 1712 zuerst unsere Nation per mandata verbohten, nach Brasilien und andern Conquesten dieses Königreichs zu gehen", der Kommerzdeputation ein gemeinsames Vorgehen mit Bremen, Lübeck und Danzig vor, um die alten Privilegien wiederherzustellen. — Auch die Betrachtungen, die man in Folge des Erdbebens von Lissabon im Jahre 1755 und der in Verbindung damit stehenden Stockung des Handels zwischen Portugal und Brasilien, an eine herzustellende direkte Schiffahrt zwischen Hamburg und Brasilien geknüpft hatte, blieben ohne praktisches Resultat [1]).

Im Uebrigen veränderte sich in der Stellung Hamburgs zum amerikanischen Handel in der ersten Hälfte des 18. Jahrhundert nichts. Allein mit Westindien scheinen Beziehungen Hamburgs bestanden zu haben; namentlich wohl mit St. Thomas. Aber auch nach den französischen Inseln werden in einzelnen Fällen Expeditionen gemacht sein; so schreibt der Senator Lienau im Jahre 1781, als er die beabsichtigte Anstellung eines Konsuls in Bordeaux zu begutachten hatte: „Einzelne Personen haben wohl zuweilen durch kostbare Mittel Erlaubniss erhalten, nach Westindien zu armiren [2])." Näheres wissen wir hierüber nicht, und viel Wesens machte man, wie schon oben erwähnt, aus guten Gründen von diesen Verbindungen, denen doch mehr oder weniger der Makel der Ungesetzlichkeit anhaftete, nicht. So verhielt es sich auch mit der Beziehung zu dem holländischen Westindien. Nichtbetheiligte Beobachter ahnten aber wohl etwas davon; der holländische Resident in Hamburg berichtete im Jahre 1742 nach Amsterdam [3]):

---

[1]) Vergl. Lappenberg in Zeitschr. d. V. f. Hamb. Gesch. IV. 287.

[2]) Vergl. auch Raynal, Geschichte der Besitzungen und Handlung der Europäer in beiden Indien, Bd. VII. S. 13 (1786).

[3]) Im Stadtarchiv zu Amsterdam; dieser interessante, umfangreiche Bericht wird demnächst von mir veröffentlicht werden.

„Handlung auf Curassau ist mir unbekandt. Was sonsten einige bemittelte Comtoiren für Handlung nach Brasilien, nach denen Westindien über Sevilien[1]) treiben, auch was für intresse dieselben in den Engelschen Actien oder Süd-see-Stück haben, ist nicht wohle zu ergründen, weil jeder Kaufmann hiervon nicht gerne etwas offenbahret." Sowohl aus letzterem Grunde als auch in Folge des Mangels an Listen der ein- und ausgehenden Schiffe sind wir über die Beziehungen zu Amerika so wenig unterrichtet.

Bevor wir nun übergehen zu der veränderten Lage des Verhältnisses Hamburgs zum amerikanischen Handel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, möge es gestattet sein, noch kurz einige mehr technische Fragen zu berühren. Werfen wir zunächst einen Blick auf den Handel Hamburgs mit Amerika auf indirektem Wege, wie er sich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts entwickelt hat. Dieser Handel wurde im Wesentlichen vermittelt über die Häfen Spaniens, Portugals, Frankreichs, Hollands, Englands, Dänemarks, die ja alle Besitzungen in Amerika hatten. Es lag im Interesse der Hamburgischen Kaufmannschaft, mit diesen Ländern stets in guter, im Nothfall durch Convoye gesicherter Verbindung zu bleiben, nicht nur wegen des Handels mit diesen Ländern selbst, sondern auch um Anschluss an die von dort nach den resp. Kolonien ausgehenden Schiffsgelegenheiten zu erhalten. Besonders bei der Fahrt nach der iberischen Halbinsel kam es den Hamburgern mindestens ebenso sehr als auf den Import spanisch-portugiesischer Produkte auf denjenigen amerikanischer und indischer Waaren und den gegen diese stattfindenden Austausch hamburgischer Stapelartikel an. So wird in einer Eingabe von Hamburgischen Rhedern und Kaufleuten an den Rath vom 26. Februar 1678 die Nothwendigkeit einer Convoy u. A. damit begründet: „zumahlen die Flotte auss Hispania medio Maii auf Nova Hispania abgehet[2]) und vor der Zeit unsere Schiffe allda, geliebt es Gott, einlauffen müssen, dass unsere Wahren dahin weiters gebracht werden können". Und im Oktober 1693 fügten die Kommerzdeputirten der dringenden Empfehlung einer Convoy nach Spanien und Portugal die Worte hinzu, es sei „die Fahrt beyzubehalten nöhtig und nicht mit Convoy

---

[1]) Sevilla war bis 1720 der einzige spanische Hafen, der mit den spanisch-amerikanischen Kolonien in Verbindung stehen durfte; von 1720 an trat Cadiz an Sevilla's Stelle (Roscher a. a. O. S. 162. 163).

[2]) Ueber die spanischen Seekarawanen vergl. Roscher a. a. O. S. 163.

gar rückstellig kommen zu lassen, sonderlich wenn die Schiffe von Nova Spannia da kämen, müssten unsere Güter herumb geführt und nach andern Ohrten versand werden". Ebenso drückten im November des Jahres 1715 die Kommerzdeputirten dem Rathe ihr Bedauern aus über die Verzögerung in der Absendung einer Convoy nach der iberischen Halbinsel, „ohne welchem unsere Hamburgische Schiffe von aller Ladung bloss stehen werden und die meisten Güter der erwartenden Brasilischen Flotte zu Lissabon, so anhero sollen, andern Nationen, so von der Gefahr frey, überlassen müsten."

Ganz besonders dringend wird der Werth des rechtzeitigen Anschlusses an die transatlantischen Flotten betont in einem Schriftstück der Kommerzdeputirten im September 1716, in dem um Convoy nach Lissabon nachgesucht wurde; käme es nicht dazu, so sei zu befürchten, „dass die Schiffe frembder Nation ihnen sowoll die hiesige Ladungen wegnehmen, als die zu Lissabon erwartende Retouren aus Brasilien nacher Hause bringen, und sie dadurch gäntzlichen aus der Fahrt nach Westen gesetzet werden" [1]).

Seltener wird auf die Dringlichkeit des Anschlusses an die britisch-amerikanischen Schiffahrtslinien hingewiesen; das ist verständlich, wenn man bedenkt, dass die Waaren-Bezüge aus dem britischen Amerika damals für Deutschland bei Weitem nicht die Bedeutung hatten als diejenigen aus dem spanischen, portugiesischen und französischen Amerika. Im Juli 1697 aber wurde in einem Gesuch um beständige Convoy nach England darauf aufmerksam gemacht: „und jetzo wieder Schiffe hier in Ladung, sowoll als dort legen, ja noch mehr kommen könnten, auch die Herren Brehmer ihre Convoyer einige Wochen in England liegen liessen, weil die Englisch Westindische Flote ankommen".

Die bevorstehende oder geschehene Ankunft der Flotten aus Amerika wurde nebst einer möglichst genauen Angabe des Werthes und Quantums der Waaren und, was bei der spanischen Flotte besonders in Betracht kam, der edlen Metalle, von den Konsuln mehr oder weniger regelmässig nach Hamburg berichtet; auf diese Rapporte, die der Kommerzdeputation als Vertreterin der Kaufmannschaft vom Rathe mitgetheilt wurden, konnte der hiesige, mit dem Westen handelnde Kaufmann seine Berechnungen und Spekulationen begründen.

---

[1]) Vergl. auch den in den Mitth. des Ver. f. Hamb. Gesch., Jahrg. IX., S. 160 mitgetheilten Brief aus Hamburg nach Spanien, d. d. 4. August 1676, in dem der Absender dem Adressaten räth, mit dem Kauf amerikanischer Produkte zu warten, bis „de vloot van N^a España arriveert, als dan ongetweyffelt dito vruchten beeter coop worden".

Ueber die Quantitäten der Waaren amerikanischer Provenienz, die im 17. und 18. Jahrhundert nach Hamburg gekommen, besitzen wir keine oder doch nur höchst mangelhafte statistische Nachweise; erst im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts beginnen regelmässige Hamburgische Waareneinfuhrlisten. Für die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts liefern allerdings die erwähnten Schifferbücher ziemlich vollständige Listen aller eingegangenen Waaren; doch ist die ursprüngliche Herkunft derselben hieraus nicht ersichtlich.

Wenn wir nun auch die Quantität der einzelnen Einfuhren nicht ergründen können, so ist es doch schon von Interesse, zu sehen, welche Waaren amerikanischen Ursprungs überhaupt im Hamburgischen Verkehr jener älteren Zeit erschienen sind; es ist von Interesse einerseits für die Kenntniss des Kulturzustandes unserer Väter, andererseits und besonders für die Geschichte des Waarenhandels unserer Stadt[1]). Manche allgemeine Bemerkung, die in diesen Blättern an anderer Stelle sich findet, wird durch das Detail der folgenden Ausführungen klarer beleuchtet werden. Betrachten wir zunächst ein amerikanisches Produkt, das für lange Zeit ein Hauptimportartikel in Hamburg gewesen ist: Zucker. Im 16. und 17. Jahrhundert in Hamburg meist über Spanien und Portugal bezogen, war diese Waare westindischen und brasilianischen Ursprungs[2]); die aus der Mitte des 16. Jahrhunderts stammende Hamburgische Zollrolle giebt den Ursprung für Zucker nicht an, dagegen wird der nach den Schifferbüchern um 1620 eingeführte Zucker oft mit der Bezeichnung „S. Thomas" benannt. Dreissig Jahre später wird neben St. Thomas- auch Barbados-Zucker im Hamburgischen Verkehr aufgeführt[3]); beide Bezeichnungen werden in einem Preiscourant von 1693 unter dem Titel „Caribis" zusammengefasst. Eine weitere Ausdehnung des Zuckermarktes, die sich durch die zunehmende Wichtigkeit der Hamburgischen Raffinerien erklärt, ergiebt der erste gedruckte Hamburgische Preiscourant vom Jahre 1736; hier erscheinen: Brasil, Engl. Barbados, Engl. Jamaica, Fransch, Bahia, Pernambuc.

Bald darauf[4]) wird auch Cuba-Zucker in Hamburg gehandelt. Um

---

[1]) Eine eingehende Darstellung über den Waarenhandel Hamburgs um 1600 wird die demnächst erscheinende Bearbeitung der Schifferbücher bringen.

[2]) Ein Streit um 54 Kisten Zucker, die der Schiffer Nicolaus Kramer aus Brasilien nach Hamburg hatte bringen sollen, von denen er aber nur 28 abgeliefert hatte, wurde im November 1605 von dene Gerichtsherren entschieden (vergl. oben S. 11, Anm. 2).

[3]) In der „Taxe der beeidigten Mäkler-Courtage" von 1651 und der Zollordnung von 1653.

[4]) In der Taxe der beeid. Mäkler-Courtage von 1740.

1765 kommen die Zucker aus St. Domingo und Martinique hinzu; wieder 20—30 Jahre später Havanna und St. Croix.

Bersillien-Peper, Brasilpfeffer, erscheint bereits in der genannten ältesten Zollrolle[1]; in der „Designatio des Zollens" für die Merchant Adventurers von 1611 wird „Peper uth Indien edder Brasilien" genannt.

Tabak scheint im 16. Jahrhundert noch nicht auf dem Hamburger Waarenmarkt gehandelt zu sein; wenigstens kennt die älteste Zollrolle diesen Artikel noch nicht. Doch war der Tabaksgenuss bereits Ende des 16. Jahrhunderts in Hamburg üblich, und den Wand- und Tuchmachern wurde 1595 in einer Morgensprachordnung verboten[2], „up der morgenspracke toback tho brucken, vel weniger tho drincken". — Der nach Ausweis der Schifferbücher um 1620 importirte Tabak kam überwiegend aus Portugal und wird brasilischen Ursprungs gewesen sein. Weder in der Zollrolle von 1621 noch in der revidirten von 1636 ist Tabak erwähnt. Erst die Mäkler-Courtagetaxe von 1651 kennt Tabak, nämlich: Prisilisch, Virginisch, Christoffer[3], Barbados, Spiet Verenisch. Die Taxe von 1679 nennt ausserdem Domingo und Martinique, der Preiscourant von 1693: Bermuda; in der Taxadeurs-Rolle von 1691, wie auch der Courtagetaxe von 1740, in der auch die zahlreichen deutschen Tabaksorten vertreten sind und von der aufblühenden Kultur dieser Pflanze auf heimischem Boden Zeugniss ablegen, wird neben Brasil noch besonders Maranham unterschieden. Erst in den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts erscheinen Portorico- und Curaçao-Tabake im Preiscourant. — In den 70er Jahren wurde zuerst der Versuch gemacht, den direkten Bezug von Varinas-Kanaster, dessen Vertrieb für Nordeuropa nahezu ganz in den Händen der Holländer lag, in Hamburg anzubahnen. Die Hamburger Firma Peter Boué und Söhne setzte sich mit der spanischen Caracas-Kompagnie in Verbindung, und diese versprach im Jahre 1771 zunächst eine Schiffsladung nach Hamburg zu senden. Allerdings stellte die Kompagnie die Bedingung, dass der Eingangszoll auf diesen Tabak herabgesetzt werde. Da man schon früher dem Brasiltabak eine solche Zollermässigung zugestanden und der Hoffnung war, mit dem Caracastabak einen neuen ansehnlichen Geschäftszweig nach

---

[1]) Auf den in den Hansischen Geschichtsblättern Jahrg. 1883, S. 165 ff. mitgetheilten „Hamburgischen Waaren- und Wechsel-Preiscourant aus dem 16. Jahrhundert" gehe ich hier nicht näher ein; es ist sehr fraglich, ob dieser „Hamburgische Preiscourant" wirklich als ein solcher, den Hamburger Waarenmarkt darstellender anzusehen ist. In der Bearbeitung der Schifferbücher wird näher darauf eingegangen werden.

[2]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 312.

[3]) Von der Insel St. Christophe in Westindien.

Hamburg ziehen zu können, ging der Senat auf einen diesbezüglichen Antrag der Kommerzdeputation ein, und verfügte im Sommer des genannten Jahres eine Herabsetzung des Werthzolles auf diesen Artikel. Den erwünschten Erfolg hat allerdings diese Massregel damals nicht gehabt. — Der Havannatabak hat erst in diesem Jahrhundert mit dem zunehmenden Cigarrenkonsum sich seine dominirende Stellung im allgemeinen und Hamburgischen Waarenhandel erobert.

Ein amerikanischer Artikel, der heute im Hamburgischen Handel von hervorragender Bedeutung ist, die Farbhölzer, wurde schon früh hier eingeführt. Ob freilich unter dem „Bresillienholt" der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert Brasilholz aus Brasilien zu verstehen, ist fraglich; bekanntlich hat der Name dieses Holzes mit Brasilien ursprünglich nichts zu thun, und vor der Entdeckung dieses Landes war Ostindien die Hauptbezugsquelle. Dagegen ist es wahrscheinlich, dass das in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts meist über Portugal importirte Brasilholz zum Theil aus Brasilien kam. Ausserdem wurde importirt Campecheholz, St. Martensholz (von Sta. Martha) aus Holland und Portugal. Die Zollrolle für die englischen Kaufleute (1611) nennt ausser Brasilienholz noch Blauholz und Fernambuckholz. — Im 18. Jahrhundert überwog der Import von amerikanischen Farbhölzern, namentlich Blauholz, aus England denjenigen aus Spanien; das Hondurasholz galt, wie Paul Amsinck in London sich einmal in einem Briefe 1769 ausdrückt, als „ein sehr couranter Artickel auf dorten" (scil. von England auf Hamburg).

Auch eine andere Farbwaare lieferte damals Amerika: Indigo.

Bereits die älteste Zollrolle nennt Indigo; doch ist hier noch kaum an amerikanische Waare zu denken, sondern an ostindische. Auch die Zollrollen und Courtagetaxen in der ersten Hälfte und Mitte des 17. Jahrhunderts geben keinen Ursprung des Indigo an. Dass aber schon damals auf dem Hamburger Markte Guatemala-Indigo erschienen ist, geht hervor aus einem Schreiben der Generalstaaten an den Hamburgischen Rath (vom 2. April 1631)[1]), woselbst es heisst, dass der Amsterdamer Kaufmann Abraham de Vos im Jahre 1629 an den Hamburger Kaufmann Fredrich Baudis „Indigo Guatimall" gesandt habe. Im Jahre 1674 nennt Greflinger[2]) u. A. auch Indigo unter den von Amerika nach Hamburg eingeführten Waaren, und der Preiscourant von 1693 weist Indigo aus „Curassau" auf, der von 1736 aber Curaçao und Guatemala[3]).

---

[1]) Koncept im Reichsarchiv im Haag.

[2]) Vergl. oben S. 15, Anm. 1.

[3]) „Indigo Carassau ist anitzo sehr im Gebrauch, aber nicht mehr von der Güte

Amerikanischer Reis ist erst im 18. Jahrhundert nach Hamburg gekommen; vorher handelte man nur mit italienischem, levantischem und ostindischem. Der Preiscourant von 1736 nennt Caroliner Reis.

Auch der Kaffee, jetzt der wichtigste amerikanische Einfuhrartikel in Hamburg, wurde erst im vorigen Jahrhundert aus Amerika bezogen. Bis weit in die Mitte des Jahrhunderts beherrschte der levantische Kaffee den Konsum; und Büsch erinnerte sich am Schluss des Jahrhunderts noch sehr gut[1]), „dass um das Jahr 1736 in Hamburg kein anderer Kaffee als der levantische und Mocha-Kaffee verbraucht ward, und als der erste Kaffee von Martinique hierher kam, er Wenigen schmecken wollte, weil, sagte man, die Plantagen zu frisch wären. Als aber dieser und nachher der Domingo-Kaffee auf dem Hamburgischen Markt angenehmer ward, so stieg die Einfuhr von einem Jahre zum andern um mehrere Millionen". Im Preiscourant von 1736 erscheint neben dem Bourbonischen, javanischen, levantischen und Mocca der Martinique- und Surinam-Kaffee. Allmählich kamen dann die übrigen westindischen Kaffees hinzu: Grenada, Domingo. Frankreich und England, auch Holland lieferten diesen Artikel nach Hamburg. Maranham-Kaffee wurde gelegentlich schon in den 60er Jahren notirt; von Bedeutung für den Hamburger Markt ist der Brasil-Kaffee erst im 19. Jahrhundert geworden. Von welchem Werth für den Hamburgischen Handel Kaffee schon im Anfang der 70er Jahre des 18. Jahrhunderts war, davon zeugt die Bestürzung, die entstand, als damals die hannöverische Regierung einen sehr hohen Einfuhrzoll auf Kaffee legen wollte; eine Absicht, die 1776 verwirklicht wurde.

Schliesslich Baumwolle. Erst im 18. Jahrhundert ist der Bezug dieses Artikels aus Amerika für Europa von Bedeutung geworden, vorher verwandte man nahezu ausschliesslich südeuropäische, levantische und ostindische Produkte. Baumwolle oder Kattun erscheint schon in der

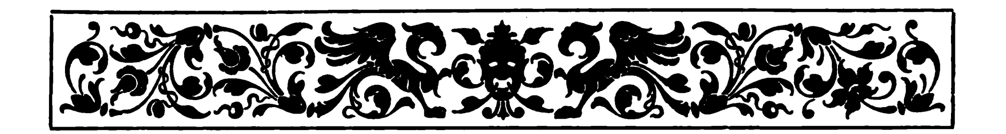
---

als der Guatimala," schreibt Marperger, Neu eröffnetes Kaufmanns-Magazin, 2. Bd., Hamburg 1733, S. 787. — Bei dieser Gelegenheit möge die Bemerkung erlaubt sein, dass das vollständig niederschmetternde Urtheil über Marperger, das R. Ehrenberg in einem seiner populären Vorträge „Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren" (Hamburg vor 200 Jahren. Gesammelte Vorträge, herausg. v. Th. Schrader, Hamburg 1892) S. 292 ohne Zweifel im Anschluss an Roscher (Geschichte der Nationalökonomie in Deutschland, S. 301) fällt, meines Erachtens in dieser Ausdehnung nicht berechtigt ist. Wer heute Gelegenheit hat, sich eingehend und gründlich mit diesem „entsetzlichen Vielschreiber" zu beschäftigen, dem wird neben den unleugbaren Abgeschmacktheiten seiner Schriften, die aber zum Theil sich aus der Litteraturrichtung der Zeit erklären, auch der Nutzen nicht entgehen, den die wissenschaftliche Forschung aus ihrem Detail zu ziehen vermag.

[1]) Sämmtliche Schriften Bd. XV. S. 40, Wien 1817.

Hamburgischen Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert. Aber erst im Preiscourant von 1693 finden sich Kattune mit amerikanischem Ursprung verzeichnet, nämlich „Gele Barbados" und „Westindise". Westindische Baumwolle bildete im Anfang des 18. Jahrhunderts einen aus Frankreich nach Hamburg eingeführten, öfter genannten Artikel. So führt der Preiscourant von 1736 westindische und Barbados-Baumwolle auf; in den 60er Jahren kommt Guadeloupe hinzu, in den 80er St. Thomas, Domingo und Cayenne, Mitte der 90er Martinique, Caracas, Cartagena, Surinam, Demerary und Brasil.

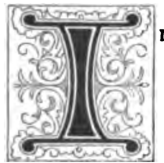




II.

DER HAMBURG-AMERIKANISCHE HANDEL

WÄHREND DES NORDAMERIKANISCHEN UNABHÄNGIGKEITSKRIEGES.



In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hat die Kolonialpolitik der grossen europäischen Kolonialmächte mannigfache, tiefeinschneidende Wandlungen erlitten. Fast gleichzeitig gestalteten Dänemark, Spanien und Frankreich ihre kolonialen Einrichtungen liberaler.

Im Jahre 1764 erklärte der König von Dänemark, nachdem schon 10 Jahre vorher die Privilegien der westindischen Kompagnie aufgehoben waren, die westindischen Inseln St. Thomas und St. Jean für Freihäfen; doch durften europäische Waaren nur in dänischen oder schleswig-holsteinischen Schiffen dort eingeführt und die von dort exportirten amerikanischen Produkte nur in solchen Schiffen ausgeführt werden; ebenso wenig durften dieselben andere Häfen anlaufen, als nur dänische oder schleswig-holsteinische. Da diese Beschränkungen aber den Werth der Freihafenstellung stark vermindern mussten, wurde durch Verordnung vom 5. Mai 1767 allen fremden Nationen die Fahrt und der Handel nach und von jenen Häfen gestattet; doch genoss die dänische Flagge Vorzüge in den Zöllen.

Spanien hatte im Laufe des 18. Jahrhunderts schon mehrere Erleichterungen in Betreff des amerikanischen Handels eingeführt, Erleichterungen, die aber weniger den eigenen Landsleuten, als dem fremden

Schmuggelhandel zu Gute kamen; von entscheidender Bedeutung war es jedoch, als von 1765—1788 allmählich allen Spaniern und von vielen spanischen Häfen aus der Handel nach den spanisch-amerikanischen Kolonien freigegeben wurde[1]).

Auch Frankreich hatte nach dem Utrechter Frieden innerhalb seiner Kolonialpolitik allerlei liberale Reformen vorgenommen, die aber ohne durchschlagende Wirkung blieben. Wichtiger war die Verfügung vom 18. April 1763, die den Fremden die Einfuhr von Lebensmitteln und Bauholz nach den französischen Antillen gegen Ausfuhr von Melasse und Rum gestattete[2]). Dieser Anordnung, die hervorgegangen war aus der Ueberzeugung, dass jene Inseln nun einmal ohne die Zufuhren der Fremden nicht bestehen konnten und dass dem Schmuggelhandel eine innere Berechtigung nicht abzusprechen war, folgte in den Jahren 1767/68 ein weiterer, noch wichtigerer Akt seitens der französischen Regierung; es wurden in S. Lucia, das damals noch französisch war, und in Le Môle St. Nicolas auf St. Domingo Freihäfen errichtet. Hier durften von Fremden alle Waaren, die der französische Handel nicht liefern konnte, eingeführt werden gegen die Ausfuhr von Rum und Melasse[3]).

Ohne Zweifel sind diese kolonialpolitischen Ereignisse auf den Vertrieb amerikanischer Produkte nach Europa von grossem Einfluss gewesen. Für Hamburg war direkt am werthvollsten jedenfalls die dänische Verordnung von 1767. Bisher hatte Altona von dem Handel mit St. Thomas viel Vortheile gehabt, und Hamburg an den westindischen Geschäften der Nachbarstadt sich nur mittelbar betheiligen können; nun konnte auch Hamburg legitim und direkt mit St. Thomas verkehren.

Aber selbst das erwähnte Vorgehen Spaniens, das zunächst doch nur den Spaniern zu Gute kommen sollte, hatte Werth für die Hamburger. Abgesehen davon, dass die Ausdehnung des Handels mit dem spanischen Amerika auf alle Spanier und viele spanische Häfen für den Schmuggelhandel grösseren Spielraum bot, war auch die Betheiligung Fremder an diesem Handel unter dem Namen eines Spaniers oder naturalisirten Spaniers erlaubt[4]).

Was den Hamburgischen Handel mit dem französischen Westindien und dessen Produkten betrifft, so haben nicht allein jene Verfügungen der

[1]) Näheres vergl. Roscher a. a. O. S. 168 ff.
[2]) Vergl. Boyer-Peyreleau, Les Antilles françaises II., S. 52 ff.
[3]) Ebenda S. 55.
[4]) Das theilte am 11. Juli 1768 der hansische Gesandte in Madrid dem Hamburger Senat mit.

60er Jahre ihn beeinflusst, sondern namentlich ist auf denselben eingewirkt worden durch den Handelsvertrag, den im Jahre 1769 Frankreich mit Hamburg abschloss. Den geheimen Bestimmungen dieses Vertrages war ein Zolltarif beigegeben; in diesem wurden die Hamburgischen Zölle auf Produkte des französischen Westindiens wesentlich herabgesetzt[1]). Allerdings rief dieser Tarif eine Vorstellung des englischen Residenten hervor; doch wurde derselben vom Senate, da jene Herabsetzung allen Nationen zu Gute kam, die solche Waaren einführten, also auch den Engländern, nicht stattgegeben. Der Import französisch-westindischer Produkte nach Hamburg nahm in Folge dessen um 1770 ganz bedeutend zu; fünf Zwölftel von dem ganzen Ertrage des französischen Kaffees oder 25 Millionen Pfund, ferner der fünfte Theil der Zuckerernte oder 25 000 Fässer, wurden damals jährlich allein aus Frankreich nach Hamburg verschifft. Dagegen sind die direkten Verschiffungen aus Westindien nach Hamburg nur gering gewesen.

Im Jahre 1765, wo uns zuerst Mittheilungen statistischer Art über den Schiffsverkehr im Hamburgischen Hafen vorliegen[2]), kamen 6 Schiffe direkt aus Westindien an, davon 1 aus St. Croix; 1766: 3, davon 1 aus St. Croix; 1767: 3 Schiffe. Als Empfänger der Ladungen, die meist aus Holz bestanden, werden genannt: Burrows & S., R. Thornton, C. Metcalff, J. Hanbury, W. J. Peper, die, ausgenommen den letzten, alle Mitglieder des englischen Court waren. Im Jahre 1767 kam übrigens auch ein Schiff aus Honduras an mit Mahagony und Campecheholz für Ordre.

Bei weitem die wichtigste Veränderung, welche in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in dem Verhältniss nicht nur Hamburgs, sondern aller seefahrenden Nationen zum amerikanischen Handel geschaffen wurde, ward bewirkt durch den Abfall der Vereinigten Staaten von dem englischen Mutterlande.

Dass dieser Abfall auf wirthschaftlichen Ursachen beruht, ist eine Thatsache, die ebenso bekannt ist wie die, dass er seit langer Zeit sich innerlich vorbereitete. England hatte gleich den übrigen Kolonialmächten seine Kolonien möglichst im Interesse des Mutterlandes auszubeuten gesucht. Hatte auch die Navigationsakte von 1651 noch nicht diese Tendenz,

[1]) Die geheimen Artikel und der Tarif sind abgedruckt bei Koch, Table des traités entre la France et les puissances étrangères etc. II. 271 ff. Vergl. auch Wurm, Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten, S. 23 ff.

[2]) Hamburger Commertz-Nachrichten 1765—68, herausgegeben in Lübeck; sie bestehen aus Kontentlisten der in Hamburg eingegangenen Schiffe.

so liefen doch die späteren Massregeln, namentlich die Verschärfungen der Akte im 18. Jahrhundert, auf einen solchen Zweck hinaus. Aber ebenso wenig wie Spanien in Westindien und Südamerika, wie Frankreich auf den Antillen, konnte England in Nordamerika den Schmuggelhandel mit Erfolg hindern. Dieser verbotene Handel wurde meistens durch das französische und holländische Westindien vermittelt; die holländische Insel St. Eustache spielte hierbei eine Hauptrolle. Aber auch direkt standen die Nordamerikaner im verbotenen Verkehr mit Frankreich, Holland, ja gelegentlich auch mit Deutschland.

Die direkten Beziehungen Nordamerika's mit Deutschland sind in der kolonialen Zeit nur gering gewesen, aber stattgefunden haben solche doch. In den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts, so sahen wir, stand Hamburg mit Newfoundland im Verkehr; etwa in dieselbe Zeit fallen die ersten Einwanderungen Deutscher nach Nordamerika[1]).

Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts scheinen direkte Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Nordamerika auf jenem verbotenen Wege angeknüpft worden zu sein[2]). Leider sind wir auch hier wieder lediglich auf spätere Andeutungen angewiesen; gleichzeitige direkte Nachrichten mangeln. Es ist aber kein Grund, den Worten eines Lord Sheffield zu misstrauen, der später schrieb, „Notwithstanding our Custom-house officers, New England, New York, and Philadelphia carried on an almost open foreign trade with Holland, Hamburgh, France etc., bringing home East-India goods, sail cloth, Russia and German linens, wines etc“[3]). Bekannt ist ferner, dass in den Jahren 1752—1754 mehrere Transporte von Gefangenen des Hamburger Spinnhauses nach Neu-Schottland, Neu-England, Philadelphia und Süd-Carolina stattgefunden haben[4]); ein Raths-Mandat im November 1752[5]) verfügte gegen „frevelnde, muthwillige Bettler“, dass diese zuerst ins Werk- und Zuchthaus, bei Wiederholung ihres Gewerbes aber „bey der ersten Gelegenheit, da von hier aus Colonisten nach Neu-

---

[1]) Vergl. hierüber das vortreffliche Buch von Kapp, Geschichte der deutschen Einwanderung in Amerika, I. 14 ff.

[2]) Dass der Hamburger Markt in den Vereinigten Staaten um 1737 nicht unbekannt war, geht hervor aus Weeden, Economic and social history of New England, II. 613; der Preis des Blauholzes war gestiegen, „the market having been cleared by cash purchases for Hamburg“.

[3]) Sheffield, Observations on the commerce of the American States, 6. ed. London 1784, S. 284.

[4]) Vergl. Näheres bei Streng, Geschichte der Gefängnissverwaltung in Hamburg, S. 79 ff.

[5]) Sammlung Hamb. Mandate etc., Bd. 4, S. 1880; Streng erwähnt dies Mandat nicht.

Schottland oder Süd-Carolina ausgeschiffet werden, mit dahin überzugehen genöthiget werden" sollen. Erst als im Jahre 1754 Bürgermeister Rumpff sich entschieden gegen weitere derartige Transporte erklärte, hörten dieselben auf.

Die Hamburger Schiffsliste[1]) von 1765 führt keine Schiffe von Nordamerika angekommen an; 1767 aber kam je ein Schiff aus Carolina und aus Philadelphia[2]); 1770 kamen 4 Schiffe aus Carolina.

Doch wurde der Hauptexport aus Nordamerika und dem englischen Westindien nach Hamburg damals wie früher und noch lange Zeit nachher über England vermittelt, namentlich die Häfen Cowes, Glasgow, London, Lancaster, Guernsey.

Nun aber brach der amerikanische Unabhängigkeitskrieg aus. Zum ersten Male in der neueren Geschichte ward der Welt das Schauspiel der einheitlichen Empörung einer grossartigen kolonialen Schöpfung gegen das Mutterland; es war die erste mit Erfolg gekrönte Reaktion gegen die engherzige Kolonialpolitik Europas.

Aber nicht nur durch seine Folgen ist dieser Krieg von einer hervorragenden Bedeutung, er ist auch durch sich selbst, durch die in ihm zur Geltung gebrachten allgemeinen völkerrechtlichen und volkswirthschaftlichen Principien von besonderem Interesse; die grosse amerikanische Revolution ist nicht auf sich beschränkt gewesen, sie hat, wie andere grosse Umwälzungen, Revolution gemacht auch auf Gebieten und nach Richtungen hin, wo man es nicht erwarten sollte.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die weltgeschichtliche Bedeutung jenes Ereignisses zu erörtern. Nur wie dasselbe auf die Handelspolitik und weltwirthschaftliche Stellung einer Stadtrepublik wie Hamburg gewirkt hat, soll im Folgenden darzulegen versucht werden.

Grosse Seekriege sind stets für den Handel der Neutralen ebenso einträglich wie gefährlich gewesen; je grösser und seemächtiger der neutrale Staat, um so einträglicher und weniger gefährlich jener Handel; und umgekehrt.

Die Stellung Hamburgs im nordamerikanischen Kriege war die eines kleinen, seetüchtigen Neutralen, der gern die Vortheile der Lage ausnützen wollte, daran aber vielfach und mit Erfolg gehindert wurde durch England. Letzteres hatte, wie auf alle Neutralen, so namentlich auf Hamburg ein scharfes Auge; es war wohl bekannt, dass diese Stadt

[1]) Hamb. Commertz-Nachrichten.

[2]) Als Empfänger werden genannt G. Bagge Wwe. und Burrows & S.; das Schiff aus Carolina brachte Reis, dasjenige aus Philadelphia Blau- und Mahagonyholz.

von jeher es sich hatte angelegen sein lassen, den Handel in Kriegszeiten möglichst auszunutzen. Dies nach Kräften zu verhindern, war England Hamburg gegenüber naturgemäss in weit höherem Grade im Stande, als z. B. den Niederlanden gegenüber [1]).

Schon im Frühjahr 1775 übergab der englische Resident in Hamburg dem Senat eine Note, in der es heisst, dass der König von England hoffe, „que vu les différents qui subsistent entre ses Royaumes et ses colonies en Amérique, il [d. h. der Senat] voudrait défendre très-sérieusement à tous leurs Habitans de ne prêter ni directement ou indirectement aucune aide et assistence aux séditieux dans cette partie-là du monde, ni de leur envoyer aucunes armes ou autres munitions de quelque espèce que ce soit". Bald folgte dieser Warnung eine That, aus der zu entnehmen war, dass die Engländer es ernsthaft mit jener meinten; im December desselben Jahres wurde der Schiffer Hilckes auf offener See von einer britischen Kriegsschaluppe angehalten und befragt, ob ihm nicht bekannt sei, dass 6 „mit Kriegs-Geräthschaften beladene Schiffe von Hamburg nach Amerika bestimmt wären". Doch stellte sich bald heraus, dass dieses Gerücht unbegründet war.

Andererseits liess England es gern geschehen, dass Hamburger Rheder ihre Schiffe als Transportfahrzeuge in britischen Diensten für die Fahrt nach Nordamerika vermietheten; als besonderer königlicher Kommissar für dies Geschäft hielt sich ein gewisser George Marsh in Hamburg auf. Der Präses der Kommerzdeputation gestattete im März 1776 den Anschlag eines diesbezüglichen „Avertissements" in der Börse in der Erwägung, dass „diese Commission dem hiesigen Commercio erspriesslich wäre" [2]).

Mit welchem Misstrauen aber die englische Regierung den neutralen Handel der Stadt beobachtete, erhellt aus einem Vorgang im Herbste 1776 [3]). Damals hatten die Kaufleute Franz Klefeker und Paschen sich mit dem Kaufmann John Parish vereinigt, das englische Schiff „Jamaica Packet" mit Korn und Piepenstäben nach Madeira zu senden. Das Schiff war segelfertig, als plötzlich auf Verlangen des britischen Residenten

---

[1]) In den Niederlanden versuchte der amerikanische Agent Carmichael schon Ende 1776 „to engage merchants to speculate in a direct commerce to America". The dipl. correspondence of the American revolution, ed. by Sparks vol. IX. S. 6.

[2]) Die Transporte deutscher Truppen nach Amerika fanden nur zweimal, und zwar ganz im Anfang des Krieges 1775 und 1776 von Hamburgischem Gebiete, nämRitzebüttel, aus statt; sonst immer von Stade, von der Weser oder vom Rhein aus. Vergl. Kapp, Der Soldatenhandel deutscher Fürsten nach Amerika, S. 33. 76.

[3]) Auch Büsch, „Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun", Kap. 6, § 2, erwähnt kurz dieses Vorgangs, den ich nach den Akten des Commerciums schildere.

Emanuel Mathias der Rathsherr von Spreckelsen, als Prätor, es an die Kette legen liess. Der Konsul erklärte, dass er den Arrest im Namen seines Königs veranlasst habe, weil das Schiff „denen Rebellen zugehörte". In der von Parish an den Senat gerichteten Beschwerdeschrift wurde hervorgehoben, dass es traurig sei, „dass der Nahme eines Freyhafens, den man dem Hamburgischen bishero beygelegt hat, ein Wort sey, das zwar mitten im teutschen Reichskriege gegen Frankreich und Preussen auf das sorgfältigste und genaueste beobachtet worden, aber jetzo in dem unglücklichen Amerikanischen Zwiste weiter nichts bedeuten soll". Erst mehrere Wochen später wurde das Schiff freigegeben; aber nicht eher, als bis die drei Befrachter einen feierlichen Eid geleistet, „dass die besagten Schiffe nicht den Rebellischen Nordamerikanischen Unterthanen Sr. Maytt. gehörten, dass sie an ihrem Bord keine Munition, von welcher Art solche sey, noch auch einige andere Artikel von Waaren haben, die nach besagter Welt-Gegend bestimmt sind, und dass sie sämmtlich keine Handlung, Verbindung oder irgend einige Correspondenz mit den Rebellen haben etc.". War die Sache selbst dadurch thatsächlich erledigt[1]), so war doch die Sicherheit des freien Handels arg gefährdet, wenn ohne Weiteres ein Schiff arretirt werden konnte, lediglich auf die Forderung eines Konsuls und auf seine Behauptung, dass es den „Rebellen" gehöre. In der Note vom Februar 1775 war das neutrale Hamburg von englischer Seite nur vor der Unterstützung der Aufständischen, namentlich mit Waffen und Munition, gewarnt; und die Kommerzdeputation konnte mit Recht darauf aufmerksam machen[2]), dass „niemals darum die allergeringste Ansuchung geschehen, geschweige denn ein Gesetz bekannt gemacht und den Amerikanischen Schiffen verboten worden, in einem freyen Reichs-Hafen anzulegen".

Offenbar ging die Deputation von der Anschauung der völkerrechtlichen Gleichberechtigung der Engländer und aufständischen Nordamerikaner aus, nach welcher diese letzteren ebensowohl als reguläre Kriegführende anzusehen seien als jene. Dagegen stellte sich der Senat, der als Leiter eines kleinen Handelsstaates in bewegter Zeit mit der Realität der Dinge zu rechnen hatte, auf den Standpunkt, dass eine

[1]) Gerichtlich war sie es noch nicht; jener Eid wurde nur unter Vorbehalt der Schadensersatzklage geleistet. Am 4. April 1777 legten die Befrachter eine ungeheure Rechnung für den ihnen durch den Arrest zugefügten Schaden vor; der Senat lehnte aber ein gerichtliches Verfahren ab; das Reichskammergericht, an das sie sich nun wandten, wies die Klage 1782 ab.

[2]) An den Senat, 12. Sept. 1776.

strikte Neutralität einem Konflikt mit England, d. h. dem Ruin des Hamburgischen Handels gleichbedeutend sein werde; eine Ansicht, die in jener ersten Periode des Krieges sicher berechtigt war. Der Senat erklärte desshalb den Kommerzdeputirten[1]), „noch zur Zeit zwischen Grossbritannien und seinen Colonien neutral seyn zu wollen, würde wohl, da selbst diejenigen Mächte, die ein gegenseitiges Interesse von England haben, sich noch nicht für die Colonien erklärt, für Hamburg allein zu früh seyn".

So lange der Krieg nur auf England und Nordamerika beschränkt war, konnte, bei der strengen Aufsicht, die ersteres über den Hamburgischen Handel ausübte, und der schwierigen Lage desselben, dieser nur wenig Gewinn aus dem Kriege ziehen. Hätte Hamburg in geringerem Masse, als es thatsächlich der Fall war, in der Sphäre des englischen Einflusses sich befunden, so wäre der Stadt wohl schon damals eine grössere Rolle im Verkehr mit Amerika zugefallen. Die Vereinigten Staaten liessen es sich gleich bei Beginn des Krieges angelegen sein, mit Deutschland in nähere Beziehungen zu treten, namentlich Zutritt zu einem Nordseehafen zu erlangen; von hier aus wollten die Amerikaner den nordischen Handel Englands stören und ihre Prisen verkaufen[2]). Hamburg, im Uebrigen als der erste deutsche Nordseehafen bekannt und geschätzt, galt seines lebhaften Handels mit England wegen und in Folge seiner Eigenschaft als Sitz einer nationalenglischen Kaufmannsgemeinschaft als einer Art englischer Kolonie auf deutschem Boden. So wurde von den Amerikanern Emden ins Auge gefasst, da es mit einem guten Hafen versehen und zwischen Hamburg und Amsterdam läge[3]). Die Sendung Lee's nach Berlin hatte nicht am wenigsten den Zweck, für den amerikanischen Handel offene Häfen zu erhalten[4]).

Auch indirekt hat Hamburg in den ersten Kriegsjahren wenig Vortheil aus dem neutralen Handel gezogen[5]), während die Holländer und Franzosen schon 1776 und 1777 einen nicht geringen Theil der englischen, natürlich arg gefährdeten Schiffahrt an sich rissen.

Nicht allein die allgemeine politische Situation, sondern namentlich die Handelslage veränderte sich vollkommen, als vom Jahre 1778 an Frankreich am Kriege theilnahm und dadurch die Flagge einer zweiten

---

[1]) Extr. Prot. Senatus vom 16. Okt. 1776.

[2]) The diplomatic correspondence of the American revolution, ed. J. Sparks, I. 292.

[3]) Ebenda II. 354.

[4]) Ebenda I. 352.

[5]) Vergl. Büsch, Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung, § 54.

europäischen Seemacht unfrei wurde. Mit der Ausdehnung des Seekrieges wuchsen sowohl die Aussichten als andrerseits auch die Gefahren des neutralen Seehandels.

Nachdem schon am 17. März 1778 der hanseatische Agent und Stahlhofsmeister Paul Amsinck aus London geschrieben, dass der Krieg mit Frankreich als unausbleiblich angesehen werde, machte am 30. März der britische Resident Mathias dem Senat Mittheilung von dem französisch-amerikanischen Vertrage. „Sa Majesté," so heisst es in dem Schreiben des Residenten, „n'ayant plus à souhaiter, que la conduite, dont le Roi se plaint, soit découverte dans son vrai jour par toute l'Europe, et entendue et comme par tout, comme telle, qu'elle est en vérité, c'est à dire pareillement perfide, indigne et dangereuse." Mit welcher Vorsicht Hamburg und sein Handel zwischen den streitenden Parteien laviren musste, ist ersichtlich aus der Bemerkung, mit welcher der Senat der Kommerzdeputation dies Aktenstück mittheilte, „dass Deputatio Commercii die in der Beylage von dem hiesigen englischen Minister geäusserten sehr harten Ausdrücke nicht bekannt machen möchte".

In erster Linie, und bevor an eine Ausdehnung des Handels zu denken war, musste Hamburg die möglichste Sicherstellung desselben ins Auge fassen. Die Stadt hatte genügend Erfahrungen auf dem Gebiete des Seehandels in Kriegszeiten gesammelt; die trübsten Erinnerungen in den Annalen ihrer Handelsgeschichte knüpfen sich an solche Perioden. Noch im letzten Seekriege hatte die Hamburger Schiffahrt arg gelitten; unter der sogenannten Regel von 1756, dem neuen von England aufgestellten Princip, nach dem es nicht erlauben wollte, dass neutrale Schiffe in Kriegszeiten Länder besuchten, deren Zutritt ihnen im Frieden verboten war, hatte auch Hamburg schwer leiden müssen. Nun ist diese von England aufgestellte Regel im nordamerikanischen Kriege viel weniger betont und erst in zweiter Linie Gegenstand der Diskussion gewesen.[1]) Um so mehr kam es auf die Stellung zu dem Princip „frei Schiff, frei Gut" an. Auf dieses musste auch Hamburg das grösste Gewicht legen. Bereits in seiner Erwiderung an den englischen Residenten auf die oben erwähnte Mittheilung drückte der Senat die Hoffnung aus, dass Hamburg gegenüber jenes Princip beobachtet werde.

In dieser Hoffnung glaubte man um so weniger fehl zu gehen, da England den Holländern bereits im Jahre 1674 die Anerkennung dieses Grundsatzes zugestanden hatte. Desshalb unterbreiteten am 1. April 1778

[1]) Vergl. Bergbohm, Die bewaffnete Neutralität, S. 34.

die Kommerzdeputirten dem Senat das Gesuch, er möge den Agenten Amsinck beauftragen, in England dahin zu wirken, dass bei etwa ausbrechendem Kriege „die Hamburger in Betracht ihrer Handlung und Schiffahrt von der Krohne England denen freundschaftlichsten Nationen derselben und vorzüglich denen Holländern gleich gehalten und behandelt werden sollen". Auf eine solche Behandlung meinte man einigen Anspruch zu haben auch durch das bisherige Verfahren Hamburgs während des Krieges, im Besonderen in der Angelegenheit des Schiffes „Jamaica Packet", ein Verfahren, das, wie Syndicus Sillem erklärte, die Stadt „der Feindschaft des Dr. Franklins, der den Umstand wohl wissen soll, ausgesetzt" habe. Um diese Angelegenheit, die dem Senate sehr am Herzen lag, an Ort und Stelle in London betreiben zu lassen, sah man sich zunächst nach einem geeigneten Unterhändler um. Der Oberpostkommissar Pape in Hannover, an den Sillem sich mit der Bitte um Empfehlung einer geeigneten Person in England gewandt hatte, empfahl den Generalmajor Fawcett in Stade[1]). Pape äusserte aber seine Zweifel, dass England irgend einem Staate den freien Contrebandehandel zugestehen werde, und ferner seine Hoffnung, dass Hamburg nicht daran denken werde, mit den abgefallenen Kolonien Handel zu treiben, sowie „dass die Engeländer dem französischen König die sehr ruhmvolle Verbindung mit diesem Geschmeisse so versaltzen sollen, dass Se. Mt. am Ende gnädigst geruhen, Ihro Excellentzen die Herren Franklin, Dean und Arthur Lee aufhangen zu lassen".

Zur Ernennung eines besonderen Abgeordneten kam es nicht; dagegen wurde Paul Amsinck mit der Behandlung der Neutralitätssachen betraut. Lange sollten aber die Hamburger über die Frage, wie die neutralen Schiffe in diesem Kriege behandelt werden sollten, nicht im Unklaren bleiben. Bereits am 6. Oktober schrieb Amsinck, dass er vom Untersekretär des königlichen Conseils vernommen, dass, „obwohl Se. Maj. dem Hamburgischen Senat ganz vorzüglich gewogen wären, Höchstdieselben dennoch die von demselben geäusserten Wünsche ohne Vernachlässigung anderer neutraler Staaten nicht ein Genüge leisten könnten"; und am 11. November folgte seitens des englischen Residenten in Hamburg die amtliche Bestätigung dieses Bescheides, „dass Se. Kgl. Mt. in dieser Angelegenheit keine andere Richtschnur vorzuschreiben vermöchten, als was durch das allgemeine Völkerrecht oder durch etwan vorhanden seyende Tractaten, nach der Art, wie man sie immer verstanden

[1]) Derselbe, der für die englische Regierung die Werbungen von Truppen in Deutschland betrieb; vergl. Kapp, Soldatenhandel, S. 31 ff.

hätte, bestätiget und authorisiret würde etc." In Betreff der Prisen werde Hamburg behandelt werden wie Dänemark, Schweden und Preussen. So blieb der Hamburger Kaufmannschaft vorläufig nichts Anderes übrig, als betrübt die Hoffnung fahren zu lassen, dass der Handel der Stadt in diesem Kriege seitens Englands günstiger denn bisher behandelt werden würde.

Um die Hamburger Schiffahrt möglichst vor den Belästigungen seitens der Kriegführenden sicher zu stellen und die Schiffer über die Mittel zu diesem Zwecke zu unterrichten, wurde durch eine im April 1778 niedergesetzte Kommission, später Neutralitäts-Deputation genannt, ein „Reglement in Ansehung der Hamburgischen Handlung und Schiffahrt währenden Krieges"[1]) ausgearbeitet und veröffentlicht. Doch hat dies Reglement im allgemeinen nicht die Erwartungen erfüllt, die man an dasselbe knüpfte; es belastete einerseits den Hamburgischen Handel mit einer Unzahl von Formalitäten, Certifikaten etc., vermochte aber andererseits nicht zu verhindern, dass eine grosse Anzahl Hamburgischer Schiffe in England aufgebracht wurden, woselbst vor dem Admiralitätsgerichte über ihr weiteres Schicksal entschieden wurde.

Mit der Vertretung der Hamburger, wie auch der Bremer und Lübecker Kaufmannschaft vor diesem Gerichtshofe war der Agent Paul Amsinck beauftragt. Er entwickelte in dieser ebenso wichtigen wie schwierigen Angelegenheit eine umfassende Thätigkeit[2]).

Hatte England schon zu Beginn des Krieges mit seinen Kolonien auf Hamburgs Handel ein wachsames Auge, so wuchs dies Misstrauen mit der Dauer und dem zunehmenden Umfang des Kriegsschauplatzes. Nach zwei Richtungen wandte England seine Thätigkeit gegen den neutralen Handel; einerseits suchte es eifersüchtig die Ausbreitung des Handels der Neutralen auf Kosten des englischen, vielfach behinderten zu stören; andererseits und ganz besonders hatte es das natürliche Streben, die Verbindung der Neutralen mit seinen Feinden zu hindern.

Als im Jahre 1778 der Kaperkrieg auch in die europäischen Gewässer verlegt wurde, ward die Versuchung für die Neutralen, mit den

---

[1]) Abgedruckt bei Hennings, Sammlung von Staatsschriften etc., Altona 1784. 85, Bd. 2, S. 369.

[2]) „Ueberzeugt," so schrieb er am 16. Februar 1779, „von dem der dortigen geehrten Kaufmannschaft daraus entspriessenden Nutzen, wohne ich jedem Gerichtstag von Anfang bis zu Ende unermüdet bei und fahre fort, die Particularia eines jeden neutralen Processes zu dero Nachricht niederzuschreiben." — Einige, Hamburger Schiffe betreffende Entscheidungen finden sich abgedruckt in den „Decisions in the high court of admiralty, during the time of Sir G. Hay and of Sir J. Marriott. London 1801, vol. 1.

Feinden Englands Contrebandehandel zu treiben, und überhaupt lohnende Verbindungen anzuknüpfen, lockender. Auch Hamburg scheint sich nicht davon fern gehalten zu haben. Bereits am 11. Mai 1778 hatte Mathias darauf hingewiesen, dass sein König seinem Wohlwollen gegen Hamburg gewiss noch mehr Ausdruck geben werde, wenn der Senat sich herbeilasse, „de mettre bride et empêchement aux menées clandestines et illégales, que des négocians avares sont accoutumés d'employer, pour amasser des richesses en cachant et couvrant le bien propre des ennemis de la Grande-Bretagne". Energischer klingt schon eine Warnung des Residenten im Oktober, „que Sa. Majesté voit avec regret l'encouragement que le Sénat a pourtant [d. h. trotz der Warnung vom 11. Mai] donné aux négocians de la ville de Hambourg pour entrer dans des engagémens, qui peuvent les trainer dans des difficultés facheuses". In einem weiteren Schreiben vom 4. December erklärte Mathias, dass die Praxis des englischen Admiralitätsgerichtes, nach der das Princip: „Frei Schiff, frei Gut" nicht anerkannt würde, vollständig gerechtfertigt werde durch „la conduite des Hambourgeois dans leurs spéculations commerçables pendant les hostilités présentes de la Grande-Bretagne avec la France et les Colonies rébelles". Klarer beleuchtet werden diese allgemeinen Andeutungen des Residenten durch die Aeusserung, die, wie Amsinck am 11. December mittheilte, der Admiralitätsrichter in einer Gerichtssitzung hatte fallen lassen. „Ich besorge," so habe er gesagt, „die Amerikaner stehen mit einigen angesehenen Häusern in Verbindung, welche zu Hamburg ihre Handlungs-Geschäfte treiben; man hat sich's wohl gemerkt." Und wenn der Amerikaner Adams am 4. August 1779 schreiben konnte [1]: „The rest of Germany, excepting Hamburgh and Bremen, have no means opening a direct commerce with us; with the latter we have no connexion at present, in the former all the commerce of Lower Germany is transacted", so erhellt aus dieser Gegenüberstellung der beiden Hansestädte und der ausdrücklichen Betonung, dass mit Bremen noch keine Verbindung bestände, die Existenz einer solchen mit Hamburg klar und deutlich.

Aber auch sonst wissen wir, dass von Hamburg aus damals Handelsgeschäfte mit den Vereinigten Staaten getrieben wurden. Ein Leipziger Nadler, Namens Schwarz, lieferte im Jahre 1777 einem Hamburger probeweise 4000 Briefe Nadeln für Amerika [2]). Es ist nicht zu zweifeln, dass das innere Deutschland sich nicht auf diese eine Sendung beschränkt hat;

[1]) Dipl. Correspondence etc. IV. 322.

[2]) Hasse, Geschichte der Leipziger Messen, S. 338.

speciell in Leipzig dachte man schon damals an die Anknüpfung direkter Beziehungen mit Nordamerika[1]; auch von amerikanischer Seite wurde das Aufblühen der Leipziger Messe um diese Zeit mit dem amerikanischen Handel in Verbindung gebracht; „the fairs of Leipsic," schrieb Adams in dem eben erwähnten Briefe „have grown considerable advantages for these four years from our trade."

In welchem Umfange aber Hamburg an solchen Unternehmungen theilgenommen, muss dahingestellt bleiben; gegenüber den englischen Drohungen war man natürlich äusserst vorsichtig und diskret in diesen Geschäften.

Eine formelle Frage, die aber auch sachlich kennzeichnend ist für die Stellung, die von Hamburg innerhalb der Parteien und namentlich gegenüber den sich emancipirenden amerikanischen Staaten eingenommen wurde, beschäftigte in der ersten Hälfte des Jahres 1779 die Neutralitätsdeputation und die übrigen massgebenden Faktoren der Stadt. Im März sandte nämlich Amsinck ein neues Formular für die Ursprungsatteste, in welchem u. A. erklärt werden sollte, „dass die Waaren auch keinem aufrührischen Unterthanen von Amerika zugehörten". Dieser Ausdruck war den Kommerzdeputirten sogleich höchst „anstössig" erschienen, „weil man hierdurch mit Frankreich, welches die Amerikaner für independent anerkannt hätte, ganz gewiss anstossen würde, weil sonst auch noch kein einziger anderer Staat die Amerikaner für aufrührisch erkläret hätte und weil man sich vorgenommen, abseiten dieser Stadt die genaueste Neutralität zu beobachten, die aber dadurch, wenn man hier die Amerikaner für Rebellen erklärte, beleidigt würde". Der Senat erklärte sich mit dieser Ansicht vollkommen einverstanden. Man sieht, die Stellung Hamburgs hat sich gegen 1776 in soweit völlig verändert, als nunmehr, nachdem Frankreich sich offen auf die Seite der Vereinigten Staaten gestellt, die Stadt ihre Neutralität schärfer zum Ausdruck bringen und eine, wenn auch nur formelle, Parteinahme für England vermeiden musste. Im Jahre 1776 hatten, wie wir oben sahen, Hamburger Kaufleute in einem feierlichen Eide „den Rebellischen Nordamerikanischen Unterthanen Sr. Majestät" abschwören müssen; jetzt, wo der Ausgang des Krieges mindestens zweifelhaft geworden, wollte man sich eine derartige Titulirung der Feinde Grossbritanniens nicht mehr octroyiren lassen. Erkundigungen, die bei den Senaten von Lübeck und Bremen eingezogen wurden, ergaben die Uebereinstimmung mit dem Hamburgischen Standpunkt in dieser Sache. Der Hamburgische Senat

[1]) Hasse a. a. O.

hatte aber um so weniger Neigung, jenen Ausdruck in den Certifikaten anzuwenden, als der französische Geschäftsträger unter der Hand dringend davon abrieth, und es sich ergab, dass Frankreich sehr aufmerksam auf die amtlichen Titulaturen war, mit denen man seine jungen transatlantischen Bundesgenossen beehrte. Auf der andern Seite stand allerdings die Forderung des englischen Residenten, die durch eine Note des Staatssekretärs Lord Weymouth bekräftigt wurde und an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig liess; der Admiralitätsrichter Marriot erklärte schriftlich: „It can not be avoided and ought not, none but rebels and the king's enemies can wish to be excused."

Trotzdem ging man in richtiger Beurtheilung der veränderten Weltlage nicht auf diese Forderung ein, sondern gebrauchte unentwegt den Ausdruck „Nordamerikanische Einwohner"; Amsinck aber wurde beauftragt, dem englischen Hofe vorzustellen, „dass das Grossbritannische Reich und dessen Handlung und Schiffahrt dabey nichts gewönnen, die genug gedrückte Stadt aber anderseitig des Bruchs der Neutralität beschuldigt und einen grossen Theil ihrer Handlung und Schiffahrt verlieren dürfte". Doch ist dieser Auftrag nie ausgeführt, da sich bald zeigte, dass auch mit jenem von Hamburg eingefügten Ausdruck die Certifikate als gültig angesehen waren. Damit war die Sache erledigt.

Im Sommer 1779 trat auch Spanien in die Reihe der Kriegführenden. Für den Hamburgischen Handel konnte dies nur schädlich sein. Ueberhaupt hat bis 1780 derselbe unter dem Kriege wohl mehr gelitten als Vortheile gehabt. Was die amerikanischen Handelsbeziehungen, die uns hier vornehmlich beschäftigen, betrifft, so sind sie wohl nur sehr gering gewesen. Mit Westindien, das allmählich nahezu gänzlich von den Franzosen erobert wurde, wird einiger Verkehr auf indirektem Wege bestanden haben [1]). Frankreich hatte bei Ausbruch des Krieges den Neutralen, also auch Hamburg, den freien Verkehr mit seinen Kolonien erlaubt; an diesem nahm die Stadt einigen Antheil. Doch suchte England auf alle Weise den indirekten Bezug unschuldiger amerikanischer Waaren nach dem europäischen Kontinent zu verhindern. Wenn Kolonialwaaren aus Frankreich wieder exportirt wurden, so ward ihnen ein sogenanntes Acquit à caution beigegeben; in diesem war aber der französische Absender als Eigenthümer angegeben. Desshalb konfiscirten die Engländer solche Waaren; fanden sie aber keine Acquits vor, so konfiscirten sie die Waaren

[1]) In den Schiffslisten der Hamb. Adresscomptoir-Nachrichten finde ich als erstes direkt nach Westindien bestimmtes Schiff angegeben das des Schiffers Kamp am 25. Oktober 1778; 1779 findet sich nichts der Art.

als amerikanische. In solcher Weise war selbst der indirekte Bezug amerikanischer Waaren nach Hamburg äusserst erschwert.

Einen wichtigen Abschnitt in diesem Kriege bildet das Jahr 1780, nicht nur vom allgemein politischen, sondern auch vom merkantilen Standpunkt aus. Es ist das Jahr der „Bewaffneten Neutralität", d. h. jener wichtigen völkerrechtlichen Deklaration, die für den neutralen Handel fünf Grundsätze aufstellte[1]). Zur Aufrechterhaltung und Vertheidigung dieser Sätze verbanden sich nach und nach acht Mächte (Russland, Dänemark, Schweden, Niederlande, Preussen, Oesterreich, Portugal, beide Sizilien), und alle Kriegführenden — ausser England — traten den Principien der Deklaration bei. Auch die Hansestädte, denen die Deklaration von Russland offiziell mitgetheilt wurde[2]), erwogen die Frage, ob sie jenem Bündniss beitreten sollten. Allerdings musste man fürchten, den Zorn des mächtigen England zu erregen, während andererseits, wie es in einem begutachtenden Promemoria des Syndicus Sillem heisst: „Engelland uns in der Handlung und in der Schiffahrt nicht mehr Schaden thun könne als es schon thut". Für den Beitritt sprach ferner, „dass selbst die zu alliirenden Mächte, soviel deren auf uns eifersüchtig sind, als wie Dänemark und Holland, alles Mögliche thun werden, um Russland von dem Vorsatze abwenden zu machen, die Hansestädte einzuschliessen". Da aber die Hansestädte nichts weniger als Seemächte waren, sondern nur Handelsrepubliken, so wurde aus der Betheiligung an jenem Bündniss nichts. Es geht jedoch aus der Korrespondenz amerikanischer Staatsmänner hervor, dass diese nicht nur sich für den Beitritt der Hansestädte interessirten, sondern dass sie ihn als etwas ganz Natürliches ansahen[3]).

Das zweite Hauptereigniss des Jahres 1780 war der definitive Eintritt Hollands in den Krieg, nachdem sich das Verhältniss mit England immer mehr zum Konflikt zugespitzt hatte. Schon im April hatte England Hollands Seehandel offen diejenige Behandlung angedeihen lassen zu wollen erklärt, die es allen Neutralen zukommen liess. Ohne Zweifel hatte Holland bisher durch seine offene Neutralität, während es insgeheim schon mit den Vereinigten Staaten verbündet war, die grössten merkantilen Vortheile gehabt. Nun kam es Ende des Jahres zum offenen Kampfe.

---

[1]) Vergl. das genannte Werk Bergbohm's.

[2]) Dipl. Corresp. V. 27.

[3]) Adams am 14. April 1780: „They give out, that the cities of Dantzic, Lubec, Bremen, Hamburg etc. will adopt as well as most of the northern powers the party of neutrality" (Dipl. corr. IV. 500). Carmichael am 22. August 1780 (Dipl. corr. IX. 35); am 26. Mai schreibt Adams sogar: „It is assured, that the Hanseatic towns have acceded to the armed neutrality proposed" (ebenda V. 127).

Wie es in der Lage der Dinge begründet liegt, bedeutet ein speciell Holland treffender kommerzieller Schaden meist einen Vortheil für die deutschen Nordseehäfen, namentlich Hamburg; diese handelsgeschichtliche Wahrheit bewährte sich auch diesmal. Nun war, wie bereits im April 1780 Amsinck aus London schrieb, der „Hamburgischen Rheederey ein Feld geöffnet, ihre Schiffahrt sehr zu extendiren". Da Frankreich sich während des ganzen Krieges gegen die Neutralen, nicht am wenigsten aber gegen das für seinen Kolonialwaarenhandel so wichtige Hamburg, sehr gemässigt und freundschaftlich zeigte, so konnte Hamburg um so besser die Vortheile der Lage ausnutzen.

Zunächst spürten die Hamburger den veränderten Wind im britischen Admiralitätsgericht; das neutrale Holland wurde nun nicht allein in den oft widerspruchsvollen Erkenntnissen dieses Gerichtshofes dem neutralen Hamburg gleichgestellt, sondern sogar ungünstiger als dieses behandelt. So erlaubte einmal im April 1780 der Richter einem Hamburger, im eigenen Schiffe Flachs nach Frankreich zu schicken, während er „dem Holländer nicht zugestehen wollte, ein Privilegium an Bord von irgend einem andern neutralen Schiffe zu usurpiren; dass der neutrale Freistädter hingegen mehrere Nachsicht verdiene". Amsinck beeilte sich, in Hamburg „auf diese seine geäusserte freundschaftliche Gesinnung gegen die dortige Flagge besonders aufmerksam zu machen" [1]).

Ende 1780, Anfang 1781 hat unverkennbar der Hamburgische Handel einen Aufschwung genommen. Nicht am wenigsten hat hierbei die Zunahme des Verkehrs mit Amerika eine Rolle gespielt. England hatte, da Grenada und die Grenadinen von den Franzosen genommen waren, im Mai 1780 dem neutralen Handel ein weiteres Zugeständniss machen müssen, indem es den Produkten dieser Inseln auf neutralen Schiffen und nach neutralen Häfen Schutz versprach; Frankreich gab im Herbst 1780 den Handel nach denselben Inseln ganz frei.

So entwickelte sich denn von 1781 bis zum Schluss des Krieges ein lebhafter Verkehr zwischen Hamburg und Westindien; St. Thomas, St. Croix, St. Martin, St. Eustatius, Tabago, Martinique, Grenada, St. Domingo, Cap de France, Port au Prince, ferner Curaçao, Surinam, Demerary und Cajenne werden als Häfen genannt, mit denen Hamburg verkehrte. Im

---

[1]) Doch war man im allgemeinen in England über die Stimmung der öffentlichen Meinung in den Hansestädten wohl orientirt. General Conway äusserte sich am 6. Mai 1780 im Unterhause: „There are none, even down to the little inhabitants of Lubec, of Dantzic, and of Hamburgh, who are not against us" (Dipl. corr. V. 118).

Jahre 1781 kamen 4 Schiffe von St. Thomas und gingen 2 dorthin; 1 Schiff kam von Port au Prince, 1 ging nach St. Martin, 2 nach Westindien. 1782 kamen von St. Thomas 15, Grenada 6, St. Domingo 3, Martinique 2, St. Eustache 1, Westindien 2, Surinam 5, Demerary 1 Schiff; gingen nach Westindien 11, St. Thomas 10, Grenada 3, Tabago und Surinam je 1 Schiff[1]).

Den Anfang dieser selbständigen freien Fahrt nach Westindien, die nun zuerst als eine legitime anzusehen ist, kann man in das Ende von 1780 setzen. Damals schickte die Hamburger Firma Jan Abm. Willink & Co. das Schiff „De Jonge Visser" mit einer Ladung von Eichen- und Buchen-Tonnenstäben, Reifen, Küpernägeln, Lein, Mehl, Brot, gesalzenem und geräucherten Fleisch, Bier und Branntwein über Marstrand, wo es den Rest der Ladung (Heringe und Föhrendielen zu Böden von Zuckerfässern) einnehmen sollte, nach Curaçao, Grenada „oder andern jetzt neutralen freyen westindischen Inseln"; mit Kaffee, Zucker und andern westindischen Landesprodukten sollte das Schiff baldigst nach Hamburg zurückkommen. Die genannte Firma theilte diese ihre Absicht nebst genauer Angabe der übrigen an der Ladung interessirten Personen[2]) dem Senat mit und bat, „fest überzeugt, dass die Väter dieser Stadt jedes Unternehmen, welches zum Flohr der Handlung und Schiffarth abzielet, so huldreich als väterlich unterstützen", um den erforderlichen Seepass. Hierauf unterzog die noch immer tagende Neutralitätskommission die Angelegenheit einer eingehenden Berathung; ein Gutachten des als Autorität auf diesem Gebiete geltenden Vorstandes der Kanzlei, Hartmann, wurde eingezogen. Aus Allem geht hervor, dass es etwas Neues, noch nie Dagewesenes war, was hier vor sich gehen sollte. Hartmann, der auf eine langjährige Praxis und auf eine stattliche Reihe von durch ihn ausgestellten Seepässen zurückblicken konnte, berichtete, „dass es ihm unbekannt sey, dass, es sey zu Kriegs- oder Friedenszeiten, Hamburger Schiffe von hier recta nach Westindien und nach welchen Plätzen alda gegangen wären. Seines Wissens wäre dergleichen Navigation schlechterdings denen Schiffen jedes Staats vorbehalten, welche in Westindien Kolonien oder Etablissements

[1]) Zuverlässige Schiffslisten besitzen wir für diese Zeit noch nicht; obige Angaben sind den in den „Hamburger Adresscomptoir-Nachrichten" zerstreuten Angaben über den Schiffsverkehr entnommen.

[2]) Ausser den „Directeurs" Jan Ab^{m} Willink & Co. waren betheiligt an dieser Expedition: Persent & Dörner mit 1/8, Joh. Luis 1/8, Nic Adolph Schmidt nomine Herrn Justizrath J. C. Rose & Lipstad 1/16, Giesbert Elking 1/48, Jan Abr. Willink Wwe. 3/16, Jac. Goverts 1/16, Jac. Abendana Belmonte & Sohn 1/24, Isaac A. Mendes 1/12, Jan Abr. & Giesbert Willink 1/12 Part.

hätten, es möchte denn seyn, dass Tractaten oder mutuelle Verträge darunter dispensirten." Er meine aber, so fährt Hartmann fort, „auch verstanden zu haben, dass in Westindien einige Häven, wo er nicht irre, Curassau und St. Eustatius, vorhanden, wohin alle Schiffe, ohne dass der Staat, dem sie angehören, besondere Connexion in diesem Welttheile habe, frey navigiren oder doch wenigstens einlaufen könnten". Da die Seebriefe oder Pässe ohne Angabe des Ortes, wohin, ertheilt würden, so ginge für den Fall einer Fahrt nach einem Platze, nach dem dieselbe nicht erlaubt sei, diese auf Risiko des Rheders oder der Assekuradeure. Auf diesen Vortrag hin wurden die Petenten beschieden, „dass Supplikanten die gebetenen Schiffsdokumente, wiewohl lediglich auf ihre Gefahr, zu ertheilen".

Da man jedoch über die Gesetzmässigkeit einer solchen Fahrt nicht ganz sicher war, namentlich in Betreff derjenigen nach dem holländischen Westindien, so wurde bei dem in Hamburg residirenden holländischen Minister Baron von Hogguer angefragt; von ihm erhielt man die Mittheilung, dass schon am 19. April 1780 die Generalstaaten den Handel mit den holländischen Kolonien den Neutralen in so weit freigestellt hätten, als diese mit ihren Rückladungen holländische Häfen anlaufen mussten. —

Trotz der freieren Bewegung des Handels der Neutralen, der seit 1780 auch Hamburg theilhaftig wurde, war die Stadt doch eifrig bemüht, ihre Neutralität zu wahren und jede offene Parteinahme zu vermeiden; ein Vorgang Ende 1780 giebt hiervon wieder Zeugniss. Es hatte schon „einige Bewegungen verursacht", dass der Schiffer Hilkes einige Invaliden von England nach Hamburg transportirt hatte. Als aber gar an den Kaufmann Hanbüry, ein Mitglied des englischen Court, der Auftrag aus England kam, „einige hiesige Schiffe für kgl. grossbritannische Rechnung zu miethen, um darin Mannschaft mit der erforderlichen Ammunition nach Nordamerika zu transportiren", entstand lebhaftere Erregung. Ein solcher Transport war schon im Artikel 10 des erwähnten Neutralitätsregulativs verboten. Da man aber ein neues ausdrückliches Verbot zu erlassen, mit Rücksicht auf England, das schon jenes Regulativ nicht sehr günstig beurtheilte, scheute, wurde lediglich in den Seepässen ein Zusatz aufgenommen, der auch den Transport von Militärpersonen im Kriege befindlicher Mächte unter eidliche Erklärung versetzte. Aus der Sache selbst wurde nichts[1]), wahrscheinlich weil wenig disponible Schiffe von mindestens 400 Tonnen — denn nur solche konnten für diesen Zweck in Betracht kommen — vorhanden waren, und noch weniger Rheder, die bei der geringen Fracht hierfür ihre Fahrzeuge hergegeben hätten.

[1]) Vergl. auch oben S. 37, Anm. 2.

Ein Vergleich zwischen diesem Verfahren mit dem oben erwähnten der Kommerzdeputation in dem gleichen Fall im Jahre 1776 zeigt uns wiederum die Wandlung in der Stellung Hamburgs, die seit damals stattgefunden hatte; dort die Bereitwilligkeit, für einen materiellen Vortheil den Engländern gegen die Amerikaner Vorschub zu leisten; hier Verzicht auf diesen Vortheil und Einhalten strenger Neutralität, um es weder mit den Amerikanern noch ihren europäischen Bundesgenossen zu verderben.

Die Einnahme der holländischen Insel St. Eustatius durch die Engländer im Februar des Jahres 1781 blieb auch für den Hamburgischen Handel nicht ganz ohne Folgen [1]). Diese Insel und sein Freihafen hatte für ganz Westindien die Bedeutung eines grossen Centralmarktes und Stapelplatzes, auf dem ungeheure Mengen von Waaren, Eigenthümern aller Nationalitäten gehörend, gelagert waren; es war hier zugleich der wichtigste Platz für die Vermittelung des Handels der Nordamerikaner mit Europa. Der englische Admiral Rodney sah kurzer Hand alle dort vorgefundenen Waaren als feindliche an und behandelte sie demgemäss als Prise. Dies konnte aber weder den englischen, noch den neutralen Eigenthümern recht sein. Schon im Februar hatte Amsinck sich über das „Interesse, welches verschiedene dortige Herren Kaufleute in den von Curaçao und St. Eustatius kommenden aufgebrachten Schiffen haben“, geäussert und „die Situation dieser Herren höchst kritisch“ bezeichnet. Ebenso wie diese neutralen Waaren auf holländischen Schiffen wurden die in St. Eustatius vorgefundenen neutralen Güter, d. h. St. Eustatius, wie Amsinck berichtet, gleich einem holländischen Schiff behandelt. „Mein Herz blutet dabey,“ setzt er hinsichtlich des Admiralitätsrichters hinzu, „denn ich beobachte zu deutlich daraus, auf welche Seite seine Gunst sich lehnet.“

Doch gelang es bald, betreffs der in St. Eustatius beschlagnahmten Güter einer milderen Praxis Bahn zu brechen. Die englische Kaufmannschaft selbst war zu sehr bei diesem Handel mitinteressirt gewesen. Im Oktober konnte Amsinck berichten, dass den englischen Befehlshabern in St. Eustatius befohlen sei, „in wenig Tagen in unserm Admiralitätsgerichte eine Generalcitation ergehen zu lassen, wodurch alle neutrale Kaufleute öffentlich eingeladen werden, ihr auf der Insel in Beschlag genommenes Eigenthum zu reclamiren.“ Der Admiral erhielt Befehl, „denenjenigen, die sich als neutrale Unterthanen legitimiren und eydlich erweisen werden, dass sie unschuldige (nicht Contrebande) Waaren auf Speculation dahin gesandt, auch mit keinem

[1]) Vergl. im allgemeinen Macpherson, Annals of commerce III. 677 ff.

Nordamerikanischen Factoren auf der Insel Verbindung gehabt, noch mit den Einwohnern der Rebellischen Kolonien einen Schleich-Handel getrieben, ihr neutrales Eigenthum zu restituiren".

Thatsächlich blieb die Ausführung dieser Erklärung auf dem Papier, da schon im November die Insel wieder von den Franzosen besetzt wurde.

Je mehr sich der Krieg seinem Ende näherte, um so freier wurde der Handel der Neutralen. England musste nothgedrungen dem von Seiten der „Bewaffneten Neutralität" ausgehenden Drucke nachgeben; es erliess eine mildere Kaperinstruktion und übte jetzt eine wesentlich gemässigte Praxis gegen die neutrale Schiffahrt [1]).

Auch Hamburg nahm bedeutenden Antheil an dieser freieren Bewegung des Handels. Ungehindert von englischen Kapern konnten Hamburger Schiffe nun nach dem französischen oder im französischen Besitz befindlichen Westindien fahren, ja sogar von einer solchen französischen Besitzung nach einem neutralen Hafen daselbst, wie St. Thomas. Diese Frage wurde im Januar 1782 durch eine Entscheidung des britischen Appellgerichtshofes, der ein Erkenntniss des Admiralitätsgerichts umstiess, festgestellt. Amsinck berichtete das am 25. Januar nach Hamburg. „In diesem Kriege will man neutralen Mächten diesen Handel (vermuthlich aus guten gegründeten Absichten) zugestehen. — Ich ziehe aus dieser Sentenz die natürliche Folgerung, dass dortige Kaufleute, so lange der Krieg dauert, ungehindert Schiffe, mit Leinen und anderen unschuldigen deutschen Produkten für ihre Reise beladen, nach den französischen amerikanischen Inseln senden, westindische Produkte etc. dafür einkaufen und sie ebenso ungehindert damit in neutralen Häven nach Europa wieder zurückkehren können. Obwohl dieses nun dem Kaufmann in London und Frankreich manchen schönen Handel verdirbt, so wünsche ich doch als ein redlicher Deutscher meinem Vaterlande von Herzen Glück dazu, und es soll mir eine Freude seyn, wenn diese Nachricht gehörig genutzet wird und unsern lieben Landleuten viel Segen und Nutzen bringt."

Es erklärt sich daraus die in den oben mitgetheilten Zahlen ersichtliche Zunahme des direkten Hamburger Verkehrs mit Westindien im Jahre 1782.

Die Hamburger waren natürlich nicht die einzigen Neutralen, die

[1]) Vergl. Bergbohm a. a. O. S. 210 ff.

sich die freiere Schiffahrtsbewegung zu Nutze machten; namentlich die nordischen Nationen, die Dänen und Schweden, benutzten die günstige Konjunktur. Dänemark hat ohne Zweifel bedeutenden Gewinn aus diesem Kriege gezogen; unter die neutrale dänische Flagge flüchteten sich viele neutrale und nicht neutrale Schiffe, um möglichst gesichert ihre Schiffahrt treiben zu können. Der dänische Kolonialwaarenhandel erlebte dadurch und durch die Förderung, welche die dänische Regierung den Anpflanzungen auf St. Thomas und St. Croix angedeihen liess, einen bedeutenden Aufschwung. Dieser Gewinn für Dänemark war aber wiederum ein Gewinn für Hamburg; auf den Verkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen hatte die Blüthe des dänischen Handels einen wesentlichen Einfluss; als einer der ersten Plätze im Zuckerhandel des nördlichen Europa zog Hamburg einen beträchtlichen Theil des nach Kopenhagen verschifften westindischen Zuckers über Kiel an sich; die Strasse Kiel-Hamburg gewann dadurch zeitweise eine Bedeutung, welche diejenige des alten Verkehrsweges Lübeck-Hamburg übertraf; eine Thatsache, die in Hamburg und Lübeck zu lebhafter Diskussion unter den an letzterer Strasse Interessirten führte. Bemerkenswerth ist, dass die durch äussere Verhältnisse herbeigeführte Veränderung in den transatlantischen Weltwegen, wie sie sich in dem immerhin nur vorübergehenden Waarenzuge nach dem Sunde zeigt, sogleich auch eine Verschiebung in den kleineren Verkehrsstrassen zur Folge hatte.

Uebrigens hat Dänemark die ihm durch die äusserst günstige Lage des Welthandels von 1781 an gebotenen Vortheile bei Weitem nicht so weit auszunutzen verstanden als es wohl möglich gewesen; dadurch kam Hamburg ein ganz beträchtlicher Teil derselben zu Gute. Das deutsche Binnenland und seine Industrie hat damals in hervorragendem Umfange sich Hamburgs als Ausfuhrhafens nach Amerika bedient[1]).

Mit dem Frieden (1783) hörten auch die besonderen, durch den Krieg den Neutralen erwachsenen Vortheile auf. Die Fahrt nach dem französischen Westindien, aus der Hamburg so vielen Gewinn gezogen, nahm nunmehr ein Ende; die Prohibitivgesetze traten wieder in Geltung; doch gestattete die französische Regierung, dass die Schiffe, welche vor der Unterzeichnung der Friedenspräliminarien von ihren Heimathshäfen abgesegelt waren, noch zugelassen werden sollten[2]).

[1]) Vergl. Hasse a. a. O. S. 347.

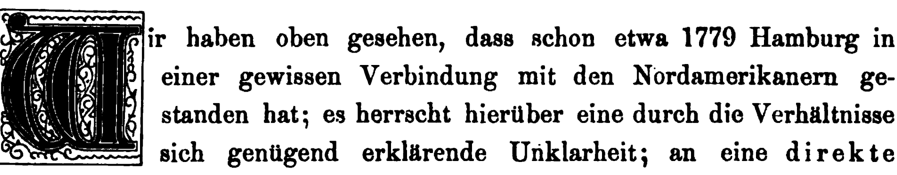
[2]) Der französische Generalkonsul Lagau in Hamburg theilte dies am 19. Febr. 1783 mit.





III.

HAMBURG UND DIE VEREINIGTEN STAATEN NACH DEM UNABHÄNGIGKEITSKRIEGE. HANDELSVERTRAGSPLÄNE.



Wir haben oben gesehen, dass schon etwa 1779 Hamburg in einer gewissen Verbindung mit den Nordamerikanern gestanden hat; es herrscht hierüber eine durch die Verhältnisse sich genügend erklärende Unklarheit; an eine direkte Fahrt zwischen Hamburg und einem Hafen der Vereinigten Staaten ist jedenfalls damals noch nicht zu denken.

Als aber im Jahre 1782 die Friedensaussichten immer zuverlässiger wurden, die Waffen niedergelegt waren und Grossbritannien sich der abgefallenen Kolonie in offenen Verhandlungen näherte, konnte man in den Hansestädten an die Anknüpfung direkter Beziehungen denken. Doch konnten „die ersten in diesem Jahre von Hamburger und Bremer Handelshäusern gemeinsam unternommenen Versuche eines Handels mit dem seiner Unabhängigkeit so sehr nahen Nordamerika[1])“ nur in aller Stille stattfinden, da man, solange der Frieden nicht abgeschlossen, mit Rücksicht auf England immer noch eine gewisse Vorsicht beobachten musste. Es ist dess-

---

[1]) So berichtet die handschriftliche, in der Bremer Stadtbibliothek befindliche „Geschichte der freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zu deren Unterwerfung unter das französische Zepter“, von dem Bremischen Bürgermeister Heineken 1811—1813 verfasst. Falke's Angabe darüber in seiner „Geschichte des deutschen Handels“ II. 319 geht offenbar auf diese Quelle zurück, deren Mittheilung ich Herrn Staatsarchivar Dr. von Bippen in Bremen verdanke.

halb auch begreiflich, dass wir über diese ersten Fahrten nur spärliche Kunde aus späteren Aufzeichnungen erhalten.

Ende des Jahres war die Aussicht auf einen baldigen allgemeinen Frieden schon so gewachsen, dass das bedeutende Hamburger Kaufmannshaus Voght & Co. am 1. November eine Art Cirkular verbreiten konnte, in dem es für das Frühjahr 1783 zu einer auf Aktien zu begründenden Handels-Unternehmung nach Amerika auffordern konnte[1]). Wir werden unten hierauf zurückkommen.

In demselben Jahre 1782 ist in Hamburg auch schon die erste Anregung zu einer völkerrechtlichen Verbindung mit den Vereinigten Staaten geschehen. Bereits am 5. April 1782 fühlte Dr. Joh. Ulr. Pauli, ein geborner Hamburger, sich bewogen, an den amerikanischen Bevollmächtigten John Adams in Amsterdam einen Brief zu schreiben, in dem er ihn nach Hamburg zu kommen einlud und die Meinung des Amerikaners über den eventuellen Abschluss eines Handelsvertrages auszuforschen suchte[2]). Am 11. April antwortete Adams, bedauerte, fürs Erste nicht in der Lage zu sein, Hamburg besuchen zu können, und erklärte, keine Vollmachten für eine Verhandlung mit den Hansestädten zu haben; doch „their situation is such, that there will be infallibly a considerable trade between them and America"; er sähe desshalb „no objection against the congress entering into negotiations with them". Eventuelle Vorschläge werde er gern an den Kongress befördern. — Auch innerhalb der Hansestädte suchte Pauli für seinen Plan Propaganda zu machen. An demselben 5. April schrieb er nach Lübeck und empfahl dringend den Abschluss eines Handelsvertrages. Der Hamburger Kommerzdeputation sandte er am 28. April ein recht seltsames Schreiben und schlug entweder Johannes Schuback oder Nic. Anton Joh. Kirchhof, beides hervorragende Kräfte der Hamburger Börse[3]) und Altadjungirte des Commerciums, zu Abgesandten für etwaige Verhandlungen vor. So gut nun an sich der Gedanke Pauli's sein mochte, so war er doch damals nicht ausführbar. Solange England die Vereinigten Staaten nicht anerkannt hatte, konnten kleine Stadtrepubliken, wie die Hansestädte, nicht daran denken, in Verhandlungen einzutreten, die einer Anerkennung der Unabhängigkeit jener Staaten gleichgekommen wären. Das war die Ansicht so-

[1]) Im Breslauer Staatsarchiv; schon Fechtner, Die handelspolit. Beziehungen Preussens zu Oesterreich etc., S. 517, hat diese Schriftstücke benutzt.

[2]) Der Inhalt des Briefes, dessen Wortlaut wohl nicht erhalten ist, geht hervor aus der Antwort Adams'. Diese befindet sich in: The works of John Adams etc., ed. by Ch. F. Adams. vol. VII. 568.

[3]) Pauli spricht von ihnen als „Männern, die an Einsicht, Hurtigkeit, Redlichkeit, Ehrlichkeit und am besten Willen wenig ihres Gleichen haben".

wohl Lübecks wie Hamburgs. Erklärlich ist das damalige Aufwerfen der Frage auch lediglich, wenn man die Person des Vaters der Idee in Betracht zieht[1]). Pauli war ein ebenso wohlwollender wie konfuser Mann, der, wie Syndikus Sillem nach Lübeck schrieb, der allerungeschickteste Unterhändler sein würde.

Im Frühjahr 1783 hatte sich die Situation aber ganz verändert. Nun war, nachdem Grossbritannien die Friedenspräliminarien abgeschlossen und die Vereinigten Staaten als unabhängig anerkannt hatte, die erste und wichtigste Voraussetzung zu Anknüpfung von völkerrechtlichen Beziehungen gegeben. Bremen empfahl Anfang März durch ein Schreiben des Syndikus Eelking nach Lübeck den Abschluss eines Handelsvertrages; Lübeck erklärte sich damit einverstanden, wenn es auch für sich selbst keinen Vortheil davon erwarten könnte. Unterdessen war man in Hamburg schon selbständig vorgegangen.

Es hielt sich damals eine kurze Zeit der Generalagent von Virginia und Adjutant Washington's, Penet, in Hamburg auf. Durch diesen Mann hatte man sich über die Thunlichkeit einer Annäherung Hamburgs an die Regierung der Vereinigten Staaten unterrichtet; auch hatte er die Befürchtung, dass die im Jahre 1776 in Hamburg auf Verlangen der englischen Regierung stattgehabte Arrestirung eines amerikanischen Schiffes die jetzige amerikanische Regierung noch zu Repressalien gegen Hamburgische Schiffe veranlassen könnte, zerstreut. Nun handelte es sich darum, was geschehen sollte. Dass überhaupt „in Ansehung der nunmero allgemein anerkannten Independenz der Vereinigten Americanischen Staaten auch von unserer Stadt etwas vorgenommen werden möchte," war, wie es im Senatsprotokoll vom 26. März heisst, „der Wunsch der ganzen Börse".

Den Gedanken, den Abschluss eines wirklichen Handelsvertrags bei den Vereinigten Staaten zu beantragen, liess der Senat als noch unreif fallen. Dagegen hielt er es für den Handel der Stadt nützlich, sich des Wohlwollens der grossen transatlantischen Republik zu versichern und „durch einen Glückwunsch zur erworbenen Souverainetet und eine Empfehlung zur Begünstigung der wechselseitigen Handlung und Schiffahrt ihre Freundschaft zu suchen". Syndikus Sillem verfasste ein Schreiben des Senats, das datirt wurde vom 29. März 1783; mit diesem Brief wurde der Hamburger Bürger Johann Abraham de Boor, der für das Haus Caspar Voght & Co. nach Amerika reiste, an den Kongress abgesandt.

[1]) Vergl. über Pauli „Lexikon d. hamb. Schriftsteller etc." VI. 4 (No. 2950).

Eine Abschrift des Briefes wurde an Franklin nach Paris gesandt mit einem Schreiben, in dem er um seine Verwendung zu Hamburgs Gunsten beim Kongress gebeten wurde.

Der Brief des Senats an den Kongress ist zu merkwürdig, als dass wir nicht etwas näher auf ihn eingehen müssten. Der Brief ist uns nur in englischer Sprache überliefert, und es steht nicht fest, ob er im Original nicht in einem andern Idiom abgefasst gewesen [1]).

An der Spitze des Schreibens steht die Anrede „Hochedle, Hohe, Mächtige, sehr Geehrte Herren"; es folgen die Glückwünsche der Stadt zu dem „erhabenen Ereigniss, dem Wunder dieser und der spätesten Zeiten", d. h. der erlangten Unabhängigkeit. Zugleich empfehlen Bürgermeister und Senat Hamburgs die Stadt „einem dauernd freundlichen Gedenken des Kongresses und ihren Handel und Schiffahrt in Angelegenheiten von gegenseitigem Vortheil Seiner Gunst und Gewogenheit".

Sodann werden die Vortheile, die ein Verkehr mit Hamburg zu bieten vermag, aufgezählt.

„Hier herrscht ein freier, unbeschränkter freistaatlicher Verkehr, belastet mit nur wenig Abgaben.

„Hamburgs Lage am Elbstrom ist eine solche, als ob es im Mittelpunkt der Ost- und Nordsee läge, und, da Kanäle vom Strom durch die Stadt gehen, so können die Waaren in Schiffen zu den Magazinen in der Stadt und von hier wieder in alle Theile der Welt geschafft werden.

„Hamburg treibt seinen Handel mit Oekonomie. Es ist der Markt von Waaren aller Länder, und hier können jene nicht nur in guter Qualität, sondern oft billiger als aus erster Hand gekauft werden.

Hier werden Leinen, Wollwaaren, Calicos, Glas, Kupfer und alle die zahlreichen Manufakturen des ganzen Deutschen Reiches von Portugiesen, Spaniern, Engländern, Holländern, Franzosen und andern Nationen eingekauft und von hier aus weiter geschafft. Im Austausch dagegen können bedeutende Massen nordamerikanischer Produkte, die in Deutschland sehr begehrt sind, erstanden werden."

Nach einer Erwähnung des Mr. Penet wird dann fortgefahren:

---

[1]) Der Brief ist abgedruckt in der Dipl. corr. of the Am. revolution IV. 88 ff.; eine Note daselbst weist darauf hin, dass das Original verloren und dies eine Uebersetzung sei, die unter Franklin's öffentlicher Korrespondenz gefunden; dennoch neige ich mich mehr der Ansicht zu, dass der Brief im Original in englischer Sprache abgefasst gewesen. Bereits Adams hatte in dem oben erwähnten Briefe an Pauli gebeten, ein etwaiges Schreiben an den Kongress entweder in englischer oder in französischer Sprache abzufassen, da das Deutsche ihm und den meisten Mitgliedern des Kongresses nicht geläufig sei.

„Wir bitten nun Eure Hochmögenden dringend und gehorsamst, dem Handel unserer Kaufleute Ihre Gunst zuzuwenden, und sie in den Genuss aller der Rechte und Freiheiten gelangen zu lassen, die Sie den Kaufleuten befreundeter Nationen gestatten; wir werden uns dagegen dankbar und eifrigst bemühen, es wieder zu vergelten, indem wir überzeugt sind, dass ein solch gegenseitiger Verkehr hergestellt werden kann, da ein guter Anfang ja schon beiderseits gemacht ist durch die freundliche Aufnahme der Schiffe in den beiden Ländern."

„Zu fernerer Bezeugung unserer aufmerksamsten Ergebenheit und aufrichtigen Zuneigung, haben wir abgesandt unseren Mitbürger, Johann Abraham de Boor, der mit den Geschäften eines bedeutenden Kaufmannshauses beauftragt ist, welches, wie mehrere andere hiesige Häuser von gutem, solidem Ruf, mit Kaufleuten Ihres Landes in gegenseitige Beziehungen zu treten Willens ist. Er wird die Ehre haben, Euer Hochmögenden dies unser ergebenstes Schreiben zu überreichen, wogegen Wir ihn Ihrer geneigten Aufnahme empfehlen. Er hat den ausdrücklichen Auftrag von Uns, Euer Hochmögenden auf Wunsch zuverlässige und wahrheitsgetreue Auskunft über unsere Lage und Verfassung zu geben, und zu gleicher Zeit in Person die Versicherung der vollkommensten Hochachtung und Ergebenheit abzugeben, mit der Wir verbleiben etc.

Ihre gehorsamsten und ergebensten Bürgermeister und Rath
der kaiserlichen freien Stadt Hamburg."

Auf dieses Schreiben erfolgte seitens des Präsidenten des Kongresses, Boudinot, aus Princeton unter dem 1. November eine Antwort [1]).

„Der Kongress," so heisst es in diesem Schreiben nach einer einleitenden Erklärung über den Empfang des Briefes des Senats, „hat diese sehr edelmüthige und aufrichtige (very generous and candid) Mittheilung mit der Freude und Aufmerksamkeit empfangen, die das so grosse Anerbieten der Freundschaft Seitens der Ehrenwerthen Bürgermeister und Rath der Kaiserlichen Freien Stadt Hamburg von den Vereinigten Staaten von Amerika erfordern musste. Der Kongress hat nicht gezögert, dies ehrenvolle Anerbieten der Zuneigung und Hochachtung der ehrwürdigen (worthy) Bürgermeister und Rath sogleich in Erwägung zu ziehen; und ich habe die Ehre im Auftrage des Kongresses den geehrten Vertretern (Representatives) dieser grossen und kaiserlichen Stadt kund zu thun den Ausdruck [2]): der aufrichtigsten Hochachtung, der hohen Be-

---

[1]) Die Mittheilung einer Abschrift dieses Schreibens aus Washington verdanke ich der gütigen Vermittelung der Gesandtschaft der Verein. Staaten v. Amerika in Berlin und des Konsulats in Hamburg.

[2]) Von hier ab, soweit gesperrt gedruckt, der Kongressbeschluss.

friedigung, mit der die Vereinigten Staaten, im Kongress versammelt, die Ankündigung Ihrer Freundschaft und Zuneigung und Ihrer geneigten Glückwünsche zu der Errichtung der Freiheit und Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika empfangen haben. Da der Kongress das Handelssystem dieser Staaten auf der Basis der Gleichheit und Gegenseitigkeit (equality and reciprocity)[1]) begründet hat, wird Er freudig den Wünschen der Bürgermeister und Rath von Hamburg begegnen, und mit ihnen sich vereinigen in der Belebung des freundschaftlichsten Verkehrs zwischen den Bürgern der resp. Staaten nach so liberalen Grundsätzen, wie sie am besten ihrem gegenseitigen Vortheil und Gedeihen entsprechen; und es ist der aufrichtige Wunsch der im Kongress versammelten Vereinigten Staaten, dass die Kaiserliche Freie Stadt Hamburg fortfahren möge zu gedeihen in Handel und Glanz (commerce and splendor) und gesegnet werde mit ununterbrochener Ruhe. —

Mit tiefgefühlter Freude mache ich diese Mittheilung und hoffe und wünsche, dass ein solider Grund möge gelegt werden für die feste Gründung der Freundschaft und Gemeinschaft zwischen den Bürgern unserer Republiken." —

Wie aus diesen beiden Schriftstücken ersichtlich, ist von einem Handelsvertrage darin nicht die Rede; weder von Hamburg, das die Anknüpfung begann, noch vom Kongress, der darauf entgegnet, wird ein solcher erwähnt. Dennoch ist eine vertragliche Regelung der gegenseitigen Handelsbeziehungen damals auch von amerikanischer Seite in Aussicht genommen.

Die Vereinigten Staaten hatten, wie das ja auch aus dem angeführten Schreiben des Kongresspräsidenten hervorgeht, ihr Handelssystem auf der Grundlage der Reciprocität aufgebaut; sie hatten ihre Häfen allen Nationen, mit denen sie in Frieden lebten, geöffnet und waren bereit, mit den Handel und Schiffahrt treibenden Staaten Europa's in handelsvertragliche Verhandlungen einzutreten[2]). Unter diesen Staaten wird auch Hamburg

[1]) Ebenso heisst es in der Instruktion, die Seitens des Kongresses an die Friedensunterhändler im Oktober 1783 gegeben wurde; die Handelsverträge „shall respectively have for their basis the mutual advantage of the contracting parties on terms of the most perfect equality and reciprocity" (Dipl. corr. X. 223).

[2]) Kongress an die amerikanischen Friedensunterhändler am 29. Oktober 1783, autorisirt sie zu Vertrag mit dem Kaiser und „You are instructed to meet the advances and encourage the disposition of the other commercial powers in Europe for entering into treaties of amity and commerce with these U. St." (Dipl. corr. X. 222).

genannt. „Mit den beiden Kaiserreichen [d. h. dem deutschen Kaiser und dem Czar], Preussen, Dänemark, Portugal, Sardinen und Toskana,“ so schrieb Adams am 10. September 1783[1]), „möchte es meiner Meinung nach geeignet sein zu unterhandeln, und vielleicht mit Hamburg.“ Und ein paar Monate später, am 25. December, schrieb Franklin[2]): „Möglicherweise wird Hamburg, dem ich den Brief des Kongresses zugestellt habe, einen Minister nach Amerika senden, wenn es dort einen Vertrag zu schliessen wünscht.“ Und wirklich scheint in Hamburg dieser Wunsch noch bestanden zu haben. Der Rath von Bremen berichtete am 23. August 1784 an den Lübecker Rath, dass schon seit einigen Monaten verlaute, dass Hamburg darauf bedacht sei, für sich allein einen Handelstraktat mit den Vereinigten Staaten zu schliessen[3]). Auch autorisirte die den amerikanischen Unterhändlern Adams und Jefferson ertheilte Instruktion im Frühjahr 1785 dieselben zu Handelsverträgen mit einer grossen Anzahl von Staaten, darunter auch Hamburg[4]).

Vielleicht wäre es schon damals zu einem Vertrage gekommen, wenn nicht die Stellung der Vereinigten Staaten zu der Frage der Handelsverträge sich inzwischen verändert hätte. Die junge Republik hatte kein Glück mit der Anknüpfung von vertraglichen Beziehungen mit den grösseren europäischen Nationen gehabt; die meisten derselben, und zwar gerade diejenigen, mit denen in völkerrechtliches Verhältniss zu treten den Vereinigten Staaten am meisten gelegen sein musste, hielten sich reservirt oder knüpften den Abschluss an Bedingungen, die Amerika nicht eingehen wollte. Somit hielt man es hier für angezeigt, wenn mit den grösseren Mächten Verträge nicht zu Stande kommen konnten, sich auch mit den kleineren Staaten nicht auf Verhandlungen einzulassen[5]). Wie dem nun sein mag, ob auf Seiten Amerika's oder Hamburgs oder auf beiden Seiten — was das Wahrscheinlichste ist — die Ursache der Nichtanknüpfung von wirklichen Verhandlungen zu suchen ist, jedenfalls ist von einem Handelsvertrag nun nicht mehr die Rede. Erst über vierzig Jahre später sollte den Hansestädten ein Vertrag zu theil werden. Ohne Werth wäre es jedenfalls nicht für die Hansestädte gewesen, wenn sie

---

[1]) Dipl. corr. VII. 161.

[2]) Ebenda IV. 185.

[3]) Mittheilung des Herrn Staatsarchivar Dr. Wehrmann in Lübeck, dem ich auch einige andere auf dieselbe Frage bezügliche, oben mitgetheilte Notizen verdanke.

[4]) E. E. Hale und E. E. Hale jr., Franklin in France II. 334.

[5]) Vergl. The writings of Thomas Jefferson IV. 439 f.; als die Staaten, mit denen Handelsverträge für die V. St. am wichtigsten galten, nennt Jefferson 1785: England, Frankreich, Spanien und Portugal, a. a. O. I. 361.

bereits vor der Revolution und den ihr folgenden Kriegen einen Vertrag mit den Vereinigten Staaten gehabt hätten; den deutschen Interessen wäre er sicher von mehr Nutzen gewesen als der gefeierte preussisch-amerikanische Vertrag von 1785, der so gut wie ohne praktischen Gewinn blieb. —

Inzwischen hatten während des Jahres 1783 die gegenseitigen Handelsbeziehungen sich lebhaft entwickelt. Am 20. April ging, wie die Adresskomptoir-Nachrichten melden, das „erste Schiff, genannt Elise Katharina, Capitain Peter Kratz, seitdem die 13 vereinigten Provinzen in Nordamerika von England frey erkläret worden, von hier nach Charlestown und Philadelphia in See". Nach derselben Quelle, die aber wohl lückenhaft ist, kamen in diesem Jahre in Hamburg an von Philadelphia 5, von Baltimore 1 Schiff, und gingen nach Philadelphia 5 Schiffe.

Die Hamburger Kaufmannschaft wandte sich dem neu erschlossenen Gebiete mit einem Eifer zu, der allerdings von einer bedeutenden Unternehmungslust zeugte, jedoch etwas unvorsichtig und waghalsig war. Johann Géorg Büsch hat uns diese Anfänge des neuen Handelsverkehrs mit Amerika anschaulich geschildert in der kleinen, 1783 herausgegebenen Schrift „Wichtige Bedenklichkeiten, bei den jetzt so lebhaft entstehenden Handels-Unternehmungen auf Nordamerika" und einem bald darauf veröffentlichten „Zusatz" hierzu. Aeusserst werthvolle Ladungen wurden von Hamburg nach Amerika versandt, ohne dass man sich vorher über die Bedürfnisse und Kaufkraft der dortigen Bewohner orientirt hatte; die unerfahrenen Cargadöre, die diesen Ladungen beigegeben wurden, konnten die Aussichten eines an sich verfehlten Unternehmens nicht verbessern. Die Folge davon war zunächst die Rücksendung zahlreicher nach Amerika gesandter Ladungen, sodann grossartige Verluste, endlich eine bedauernswerthe Handelszerrüttung.

Wenn man aber bedenkt, dass selbst die Engländer, die seit seiner Existenz den amerikanischen Markt beherrschten, in denselben Fehler wie die Hansen verfielen und ungeduldig, die durch den Krieg entstandenen Verluste in Amerika wieder gut zu machen, dieses Land, das schon mit Waaren überfüllt war, ihrerseits weiter überfüllten, sodass im Jahre 1783 viele britische Waaren in New-York billiger als in London zu erstehen waren [1]), so wird man über den Uebereifer der Hansestädter, denen zum ersten Male ein grosses transatlantisches Land zum freien Verkehr offen stand, nicht allzu hart urtheilen dürfen.

Ein Irrthum, dem man bei diesen ersten Unternehmungen nach Nord-

---

[1]) Sheffield a. a. O. S. 4, Anmerkung.

amerika gehuldigt und den auch Voght[1]), der an der Spitze dieser Geschäfte stand, theilte, war der, dass man gehofft hatte, ohne Weiteres nicht nur mit den Engländern auf dem amerikanischen Markte konkurriren, sondern auch sie verdrängen zu können. Allerdings herrschte auch in England vielfach die Befürchtung, des Handels mit Amerika verlustig zu gehen. Die Folgezeit hat gelehrt, dass diese Befürchtung grundlos war. Zwei Faktoren namentlich haben zusammengewirkt, um England in seiner hervorragenden Stellung im amerikanischen Verkehr zu erhalten; erstens die Macht der Gewohnheit und Stammverwandtschaft; sodann die thatsächlichen Vortheile, die den Amerikanern nur England im Handel bieten konnte: ein langer Kredit, grosse Auswahl der Waaren und vorzügliche Rücksichtnahme auf die gegenseitigen Bedürfnisse[2]).

Trotzdem musste ein Theil des amerikanischen Handels doch den anderen Nationen, ausser England, anheimfallen. Frankreich öffnete den Vereinigten Staaten mehrere Freihäfen; Preussen suchte, wenn auch vergeblich, seinem Handelsvertrag praktische Bedeutung zu geben; Holland und Dänemark bestrebten sich, die während des Krieges geschlossenen Verbindungen zu erhalten und zu vermehren; in Russland hoffte man, wie der Rigaer Domschulrektor Snell[3]) auseinandersetzte, auf Handelsvortheile aus der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten; in Oesterreich strebte die eifrig für die wirthschaftliche Hebung des Landes thätige Regierung Kaiser Josef's nach direkten Handelsbeziehungen mit der transatlantischen Republik. Selbst ein Binnenland, wie Sachsen, beeilte sich, zur Förderung des Absatzes seiner Industrieprodukte in Verhandlungen und direkte Beziehungen mit den Vereinigten Staaten zu treten[4]).

Mehr oder weniger gelang es allen diesen Nationen, sich einen An-

---

[1]) Vergl. oben S. 54, Anm. 1.

[2]) Vergl. Sheffield a. a. O. S. 227: „The returns from the colonies have been always slow, as our American merchants have found from dear bought experience“; ebenda S. 248 ff.; dann J. Quincy Adams, Letters on Silesia etc. S. 62: ein schlesischer Fabrikant „made the usual complaint, which I scarcely ever knew an European merchant trading with America omit to make, of bad payment“. Vergl. auch das Memorial des engl. Bevollmächtigten Hartley 1783 (Dipl. Corr. X. 167 ff.). — Schon 1781 hatte Adams gemeint: „If the Germans, the Dutch, the French and Spaniards or any other nations, would learn a little commercial policy, and give a credit to Americans, as the British merchants do, and encourage in their own countries manufactures, adapted to the wants and tastes of our countrymen“ etc. (Dipl. Corr. VI. 69).

[3]) In der kleinen Schrift „Von den Handlungsvortheilen, welche aus der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nordamerika für das russische Reich entspringen“, Riga 1783.

[4]) Dipl. Corr. IX. 140. 165 f., 181 f.

theil am direkten Handel mit Nordamerika zu erringen. Auch die Hansestädte gelangten dazu, nachdem die ersten übereilten Versuche zwar gescheitert waren, aber zugleich manche gute Lehre eingebracht hatten. Büsch[1]) hatte ganz Recht, dass er, indem er vor unvorsichtigen Handelsunternehmungen warnte, andererseits anerkannte, dass, wenn ein Theil des bis dahin über England vermittelten Verkehrs mit den Vereinigten Staaten sich direkt nach Deutschland wenden werde, dann ohne Zweifel „der Stapel dieser Handlung, sie sei Propre- oder Kommissions- oder auch nur Speditionshandlung, in diesen beiden Plätzen (Hamburg und Bremen) sein müsse". Diese Ansicht hat sich in der Folgezeit vollkommen bewährt.

Allerdings machte die kaiserliche Regierung damals grosse Anstalten, um dem Hafen von Triest die Rolle eines Vermittlers des mitteleuropäischen Handels mit Amerika zu sichern. Gleich nach dem Friedensschluss war eine direkte Verbindung Triests mit Nordamerika eingeleitet worden[2]); auf alle Weise suchte man den Amerikanern die Vorzüge Triests vor Hamburg plausibel zu machen[3]); was vom österreichischen Standpunkt aus um so nothwendiger war, als man in Amerika wohl London, Amsterdam, Hamburg kannte, von dem damals im Welthandel noch recht unbedeutenden Triest aber kaum den Namen gehört hatte[4]). Zeitweise gelang es auch, Triest einen lebhaften Verkehr mit Amerika zuzuwenden[5]). Aber auf die Länge hat trotz aller Anstrengungen der kaiserlichen Regierung Triest, das seiner Lage nach doch mehr auf den Osten angewiesen ist, für den amerikanischen Handel verhältnissmässig wenig Bedeutung erlangt und ist kaum im Stande gewesen, den natürlichen Vermittlern des deutschen Verkehrs mit Nordamerika, den Nordseehäfen, in dieser Richtung

---

[1]) a. a. O.

[2]) Vergl. Schlitter, Die Beziehungen Oesterreichs zu Amerika, I. 103 (Innsbruck 1885).

[3]) Vergl. die interessanten Berichte des ersten Agenten Oesterreichs in den Vereinigten Staaten von Amerika, Baron de Beelen-Bertholff, an die Regierung der österreichischen Niederlande in Brüssel 1784–1789, herausg. v. H. Schlitter, Wien 1891 (Oesterr. Gesch.-Quellen Bd. 45. II.) z. B. S. 774: „Vous pourrez aussi insinuer aux Américains qu'il est de leur intérêt de tirer directement de Trieste et d'y amener de même les marchandises et denrées qui font l'objet des deux articles précédens plutôt que d'en diriger les expéditions sur Hambourg et d'autres ports, où différentes marchandises y enoncées, destinées pour la réexportation, sont sujettes à des droits qui n'ont pas lieu à Trieste et à des frais d'expédition plus onéreux. Vergl. auch The works of J. Adams VIII. 80.

[4]) Ebenda S. 606 „Lors de mon arrivée dans cette partie du globe le plus part des nationaux n'avait pas d'idée de notre monarchie, les états de S. M. l'Empéreur n'y étoient presque pas connus".

[5]) Vergl. Hasse a. a. O. S. 350.

viel Abbruch zu leisten. Aus den werthvollen Berichten des ersten Agenten Oesterreichs in den Vereinigten Staaten, des Baron de Beelen-Bertholff, erhellt die wirthschaftliche Abhängigkeit, in der sich schon damals die österreichischen Staaten von Hamburg befanden und die sich nun auch im transatlantischen Verkehr zeigen musste. Die Exporte Oesterreichs nach Amerika gingen zu einem sehr beträchtlichen Theil über letzteren Hafen; böhmische Leinen und Glaswaaren, ungarisches Kupfer und vieles Andere nahm diesen Weg[1]).

Noch weniger als Triest vermochte Ostende, die neue Schöpfung der österreichischen Niederlande, den deutschen Nordseehäfen und holländischen Hafenplätzen im amerikanischen Handel dauernd Konkurrenz zu machen. Die mitteldeutsche Industrie, die auf einen guten Absatz nach Nordamerika rechnete, zog doch den Weg über Hamburg und Bremen dem über Ostende vor, sowohl wegen der älteren Verbindungen mit jenen Plätzen als auch wegen der billigeren Landfracht[2]).

Was nun die Stellung der beiden Nordseehäfen Hamburg und Bremen im nordamerikanischen Handelsverkehr jener ersten Zeit betrifft, so erschienen, wie Büsch berichtet[3]), in den ersten Jahren nach dem Frieden der Amerikaner Schiffe mehr auf der Weser als auf der Elbe; „in der Folge," so fährt er fort, „wandten sie sich natürlich mehr zu dem grösseren Hamburgischen Handelsplatz". Wir haben keinen Grund, diese Mittheilung eines so vorsichtigen Schriftstellers anzuzweifeln. Statistische Nachweise fehlen uns allerdings für Hamburg vor 1790 nahezu gänzlich;

[1]) Ebenda S. 356, 370, 525, 695, 888 und öfter; vergl. auch Hamburger Adress-komptoir-Nachrichten vom 29. März 1784, woselbst ein Schreiben aus Siebenbürgen vom 1. März abgedruckt, in dem es heisst: „Wer sollte glauben, dass sich auch hier eine Handlung nach Amerika eröffnet. Ein gewisser Bürger, von Geburt ein Schweitzer, der von Sr. Majestät auf 8 Jahre eine freye Ausfuhr gewisser siebenbürgischer Produkte erlangt hat, hat Commission auf 500 000 Kotzen (Decken) für Amerika. Von Cronstadt, wo die meisten fabricirt werden, werden 5000 geliefert, und man zweifelt, ob er in diesem Jahre sie aufbringen werde, wenn sich nicht mehr Hände darauf legen, denn an Wolle fehlt es nicht. Von hier sollen sie bis an die Elbe, von da bis Hamburg, und von dort natürlich zur See geliefert werden."

[2]) Vergl. Hasse a. a. O. S. 347—348: „In Absicht auf diesseitige Handlung wird Hamburg wegen seiner älteren Verbindungen und wegen der wohlfeilern Landfracht dahin allzeit den Vorzug vor Ostende behaupten, um so mehr, da die Hamburger Schiffe ebenfalls mit kaiserlicher Flagge segeln" etc. und S. 350: „Zu Ostende nehmen ebenfalls, seit wieder hergestelltem Frieden zur See, die Handelsgeschäfte merklich ab und ziehen sich, so wie man es vorausgesehen, wieder nach Holland zurück." Dagegen heisst es in Beelen-Bertholff's Berichten S. 770: Im Handelsverkehr aus dem Innern Deutschlands etc. habe jetzt (d. h. 1787) Ostende „une préférence tout à fait décidée sur les expéditions qui se faisoient autrefois par la Hollande, ainsi que par Brême et Hambourg."

[3]) Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung § 60.

aus den Schiffsmeldungen in den Adresskomptoir-Nachrichten geht hervor, dass in Hamburg ankamen aus Häfen der Vereinigten Staaten:

im Jahre 1784: 6 Schiffe
" " 1785: 11 "
" " 1786: 10 "
" " 1787: 11 "[1])
" " 1788: 17 "

Dagegen fuhren von Hamburg direkt nach Häfen der Vereinigten Staaten:

im Jahre 1783: 5 Schiffe
" " 1784: 9 "
" " 1785: 9 "
" " 1786: 5 "
" " 1787: 7 "

Schon die Zahlen, die, wenn auch nicht von absoluter Zuverlässigkeit, doch ziemlich annähernd der Wahrheit entsprechen werden, zeigen, dass der direkte Verkehr nicht zu überschätzen ist. Die unentbehrlichen amerikanischen Produkte, wie Tabak, Reis, nahmen meist noch ihren Weg über England, wo die Kenntniss der Bedürfnisse des deutschen Marktes besser war als in Amerika[2]). Für amerikanischen Tabak war Hamburg bereits damals einer der ersten Märkte Europas[3]), aber auch dieser Artikel wurde zum grössten Theil über England importirt.

Die Fahrt der Amerikaner nach Hamburg ist in den ersten 10 bis 12 Jahren meist nur Frachtfahrt gewesen; mit dieser vermittelten sie aber bei weitem nicht allein nordamerikanische, sondern die Produkte aller Länder, in denen sie Zutritt hatten, namentlich Westindiens. Hier standen die holländischen Häfen St. Eustache und Curaçao, die französischen St. Lucia und Martinique, die dänischen St. Thomas und St. Martin als Freihäfen allen Nationen offen[4]). Wenn eine Nation, so haben die Amerikaner, für die der westindische Handel immer eine ganz hervorragende Bedeutung gehabt hat, die Vortheile, die diese Freihäfen boten, im weitesten Umfange ausgenutzt. Wurde somit ein beträchtlicher Theil

[1]) Diese Zahl stimmt überein mit einer andern handschriftlichen Aufzeichnung der Kommerzbibliothek, der auch die Zahl für 1788 entnommen ist.

[2]) Vergl. Sheffield a. a. O. S. 110.

[3]) Beelen-Bertholff a. a. O. S. 652, wo für Tabak die „trois principaux marchés de l'Europe, savoir à Londres, Amsterdam et Hambourg" genannt werden. — Sheffield a. a. O. S. 106: „Hamburgh had tobacco for common use from Germany, and some from England".

[4]) Vergl. Adams an Livingston 23. Juli 1783 (Works of John Adams VIII. S. 111).

des Hamburgischen Handels mit Westindien über Nordamerika und durch Nordamerika vermittelt, so verblieb doch der Hauptantheil an dieser Vermittlung, wie vor dem Kriege, den in Westindien vertretenen Kolonialmächten, namentlich Frankreich und England. Doch bereitete sich schon in den 80er Jahren eine Wandlung in dem Verhältniss der Betheiligung letzterer beiden Nationen an diesem Handel insofern vor, als diejenige Englands zu Ungunsten Frankreichs wuchs. Wir werden hierauf noch unten zu sprechen kommen.

Der direkte Verkehr Hamburgs mit Westindien nahm mit dem Friedensschluss ab, eine natürliche Folge des Aufhörens der Begünstigung des neutralen Handels. Im Jahre 1782 kamen in Hamburg an von Westindien: 35, 1783: 29 Schiffe; es fuhren nach Westindien 1782: 26, 1783: 15 Schiffe.

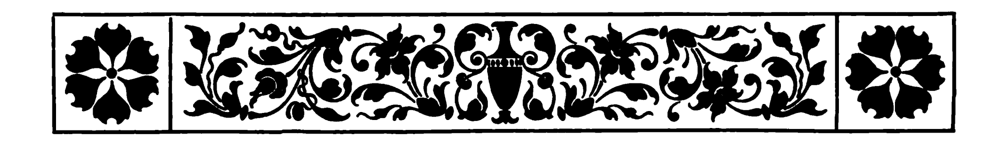
Namentlich der Verkehr mit St. Thomas zeigt einen bedeutenden Rückgang; es kamen an von St. Thomas:

im Jahre 1782 : 15 Schiffe
„ „ 1783 : 10 „
„ „ 1784 : 3 „
„ „ 1785 : 2 „
„ „ 1786 : 2 „
„ „ 1788 : 3 „

Dänemark verstand es nicht, im Frieden einen Handelsverkehr für seine Kolonie zu behaupten, der ihr im Kriege in den Schoss gefallen war[1]).

[1]) Vergl. Hasse a. a. O. S. 350. 352. — Vergl. auch A. P. Ledru, Voyage aux îles de Ténériffe, la Trinité, Saint-Thomas etc. Paris 1810. S. 13. „En temps de paix, le commerce de Saint-Thomas se réduit à peu de chose".





IV.

BLÜTHE UND VERFALL DES HAMBURG-AMERIKANISCHEN HANDELS VOR UND NACH 1800.


as letzte Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts ist für Hamburgs Handel im allgemeinen ein glückliches gewesen. Bereits einige Jahre vor der Revolution war ein mässiges Aufblühen des Handels bemerkbar; man schritt zu Vergrösserungen des Hafens; die Umsätze der Bank mehrten sich [1]). In den neunziger Jahren fand dann ein Aufschwung statt, wie ihn die Stadt noch nie gesehen, an den man sich noch später nach einer trüben Leidensperiode gern wehmuthsvoll erinnerte.

Schon den Zeitgenossen war es wohl bewusst, worin die Hauptursache der Zunahme des Handels in jenen Tagen bestand. Selbstverständlich wirkten mehrere Faktoren zusammen. Aber von ganz hervorragender Bedeutung ist der Aufschwung des nordamerikanischen Handels gewesen. „Eine Hauptursache," so schreibt im Jahre 1797 Büsch [2]), „des in den letzten Jahren zunehmenden Gewühls der Hamburgischen Handlung kommt von Nordamerika her", und derselbe treffliche Nationalökonom wusste damals [3]) „keine bemerkliche Veränderung in der Handlung anzugeben als das zunehmende und in eine gewisse Ordnung sich setzende Gewerbe mit den Nordamerikanern". Diese „gewisse Ordnung" aber bestand darin, dass nun an die Stelle der planlosen Unternehmungen der

---

[1]) Vergl. Büsch, Versuch einer Darstellung der Hamb. Handlung § 60.
[2]) a. a. O. § 71.
[3]) Ebenda § 60.

ersten Zeit nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten ein rationeller Handelsbetrieb zwischen diesen und den Hansestädten sich entwickelte. Hamburger und Bremer gründeten Kommanditen in der transatlantischen Rupublik, und die jungen hansischen Kaufleute gewöhnten sich daran, jenseits des Oceans ihr Glück zu versuchen [1]; eine innigere kommerzielle Verbindung Deutschlands wurde auf diese Weise angebahnt. Hervorragende Hamburgische Kaufleute, wie Johann Caspar Voght und Georg Sieveking, erwarben sich grosse Vermögen in diesem aufblühenden Geschäfte [2].

War einerseits dieses persönliche Eintreten der Hansestädter eine nothwendige Voraussetzung für das Aufblühen ihres amerikanischen Handels, so hätte jenes allein nicht genügt, um schon damals dieses Aufblühen in dem Maasse, wie es stattfand, herbeizuführen. Dazu mussten noch äussere Handels- und weltgeschichtliche Ereignisse eintreten, Ereignisse, die für eine Zeitlang eine totale Verschiebung der Wege des Weltverkehrs zur Folge hatten.

Einige Zahlen — die ersten von zuverlässigem Charakter — mögen zunächst die allgemeine Zunahme des Verkehrs mit Nordamerika darlegen.

Es verkehrten in nordamerikanischen Häfen hansestädtische Schiffe [3]:

1789 :	816 Tons,	1796 :	4 987 Tons,
1790 :	1978 „	1797 :	11 996 „
1791 :	2989 „	1798 :	18 773 „
1792 :	3214 „	1799 :	22 070 „
1793 :	1166 „	1800 :	15 365 „
1794 :	4373 „	1801 :	17 871 „
1795 :	4006 „		

In Hamburg kamen an aus den Vereinigten Staaten [4]:

1791 :	35 Schiffe,	1793 :	33 Schiffe,
1792 :	37 „	1794 :	91 „

[1]) Andererseits hielten sich junge Amerikaner in Hamburg auf und arbeiteten unter Büsch in der Handelsakademie; vergl. Classen, Die ehemalige Handelsakademie des Prof. J. G. Büsch etc., S. 78.

[2]) Ueber Voigt (besser Voght) schreibt 1798 der junge Theodor v. Schön, der spätere Minister: „Voigt ist ein Mann, der die grösste amerikanische Handlung, ohne sich darum zu bekümmern, treibt, ein Mann, der jährlich 50—70000 Rthlr. Revenüen haben soll" (Studienreisen eines jungen Staatswirths in Deutschland am Schlusse des vorigen Jahrhunderts etc. S. 578). Im Juli 1794 lagen für Voght elf amerikanische Schiffe im Hafen (Bilder aus vergangener Zeit etc., Hamburg 1884, Th. 1, S. 92, Anm. 1).

[3]) Aus Seybert, Statistical annals, Philadelphia 1818.

[4]) Nach den Hamburger Waaren- und Schiffslisten.

1795 : 77 Schiffe,	1799 : 192 Schiffe,
1796 : 110 „	1800 : 78 „
1797 : 71 „	1801 : 108 „
1798 : 122 „	

Weit beträchtlicher als die Zahl der in Hamburg aus den Vereinigten Staaten angekommenen Schiffe war die Zahl der im Hamburger Hafen einlaufenden Schiffe unter amerikanischer Flagge, nämlich 1793: 52; 1794: 208; 1795: 236; 1796: 239 Schiffe. Wir ersehen hieraus, welch bedeutende Rolle die amerikanischen Schiffe in der Frachtfahrt spielten; zu einer Zeit, wo die Amerikaner als Neutrale die Vermittelung der für andere Nationen erschwerten oder abgeschnittenen Waarenzufuhr unternahmen, musste diese Frachtfahrt, schon in Friedenszeiten bedeutend [1]), noch weiter zunehmen.

Aber die hohen Ziffern der Schiffe amerikanischer Flagge finden doch nicht allein in der umfangreichen Betheiligung derselben an der allgemeinen Frachtfahrt ihre Erklärung. In unruhigen Zeiten, in Perioden maritimer Unsicherheit stimmen Flagge und die von ihr gedeckte Nationalität oft wenig überein. Im ersten Revolutionskriege galt die amerikanische Flagge als verhältnissmässig gesichert; Kriegführende einer-, Neutrale, die sich weniger sicher fühlten, andererseits flüchteten sich unter den Schutz der jungen amerikanischen Flagge [2]), die noch vor 10 Jahren mit Misstrauen angesehen worden war. Allerdings war der Kongress der Vereinigten Staaten mit diesem Missbrauch, aus dem der echten amerikanischen Schiffahrt nur Schaden entspriessen konnte, nichts weniger denn einverstanden und verfehlte nicht, dagegen einzuschreiten. Im Juli 1793 theilte der amerikanische Konsul Parish [3]) in Hamburg, den

[1]) Vergl. Tench Coxe, A view of the U. St. of America etc. Philadelphia 1794. S. 187.

[2]) Büsch wusste das sehr wohl (Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung § 71).

[3]) Derselbe wurde 1793 als erster Konsul der V. St. in Hamburg accreditirt. Im Jahre darauf beglaubigte auch Hamburg zuerst einen Konsul in den Vereinigten Staaten. In dem Senatsprotokoll vom 10. Sept 1794 heisst es: „Da die Handlung und Schiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerica und unsrer guten Stadt seit einigen Jahren und vorzüglich in dem gegenwärtigen Jahre ausserordentlich zugenommen, auch von Seiten der Vereinigten Staaten schon im vorigen Jahre unter dem Erbieten zu einer gegenseitigen Aufnahme ein Consul hierselbst angestellt worden, so scheine es einem Hochedlen Rath zum Besten unsrer Handlung und zur weitern Beförderung des wechselseitigen guten Vernehmens sehr rathsam zu seyn, dass auch diesseits ein Hamburgischer Consul in Nordamerica angesetzt werde." Die Kommerzdeputation erklärte sich mit der Absicht der Anstellung eines Generalkonsuls einverstanden; der Präses erkundigte sich bei dem Konsul Parish, „ob er nicht einige Subjecte in Nordamerica, welche man zu gedachter Stelle mit Zuverlässigkeit vor-

Kommerzdeputirten mit, dass nunmehr verordnet sei, „dass alle Amerikanische Schiffer, sowohl gleich nach ihrer Ankunft in den Haven ihr Register als vor der Abfahrt aus demselben und ehe der Schiffer ausclariret worden, das zu beeidigende Manifest der ausgehenden Ladung samt den übrigen Documenten und Papieren dem Konsul zur Inspektion einliefern soll." Doch scheint diese Massregel wenig Erfolg gehabt zu haben; das erhellt nicht nur aus dem grade 1794 sich mehrenden Auftreten der amerikanischen Flagge, sondern auch aus einem weiteren Schriftstück des Konsuls, der sich im Juli 1794 an den Senat wandte und mittheilte, dass ihm „auf das schärfste aufgetragen sei, durch jede in seinem Vermögen stehende Mittel solchen betrügerischen Missbrauch zu entdecken und zu steuern." Der Senat wurde dadurch veranlasst, eine Verfügung zu erlassen, nach der kein Schiff unter amerikanischer Flagge auf dem Zoll zugelassen werden solle, bevor der Schiffsmakler ein von dem amerikanischen Konsul unterzeichnetes Certifikat vorgezeigt habe. Wir werden unten sehen, dass schon wenige Jahre später in Folge der veränderten politischen Verhältnisse die amerikanische Flagge weniger begehrt war.

Anschaulicher noch als die oben mitgetheilten Zahlen über den Schiffsverkehr zeigen die folgenden statistischen Mittheilungen über den Export aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten die Zunahme dieses Verkehrs.

Der Werth der Exporte aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten[1]) betrug

1790/91 :	426 269	Dollars	1796/97 :	9 589 859	Dollars
1791/92 :	116 071	„	1797/98 :	14 563 343	„
1792/93 :	1 805 884	„	1798/99 :	17 250 047	„
1793/94 :	3 992 982	„	1799/1800 :	8 043 993	„
1794/95 :	9 655 524	„	1800/1 :	10 516 197	„
1795/96 :	9 507 457	„	1801/2 :	6 229 492	„

Dass in diesen Zufuhren ein nicht unwesentlicher Theil nicht nordamerikanischer, namentlich westindischer Produkte, enthalten ist, ist schon oben angedeutet.

schlagen könnte, kennete; worauf derselbe dann die Herren John Ross, John Wilks und James Yard empfohlen hatte". Ausser diesen wurde dann noch John Swanwick in den Aufsatz aufgenommen. Besonderes Gewicht wurde auf Kenntniss der Hamburgischen Handelsangelegenheiten gelegt. Es wurde dann gewählt John Ross, ein Sohn des in Hamburg lebenden Arztes und Sekretärs des englischen Court Dr. Colin Ross. Das Generalkonsulat wurde in Philadelphia, dem damaligen Wohnsitz des Präsidenten und Versammlungsort des Kongresses, errichtet.

[1]) Eine Scheidung der Exporte nach den einzelnen Städten ist in der amerikanischen Statistik erst später erfolgt.

In denselben Jahren wuchs — das möge hier noch zum Vergleich angeführt werden — der Export nicht englischer, d. h. kolonialer Waaren, aus England nach dem nicht preussischen Deutschland — d. h. im Wesentlichen den beiden Hansestädten der Nordsee — von 1 289 701 £ im Jahre 1792 auf 4 270 144 £ in 1794; 6 537 200 in 1796; 8 552 884 in 1798.

Endlich möge noch an einigen Artikeln des Waarenhandels die wachsende Bedeutung der direkten Beziehungen mit Amerika nachgewiesen werden [1]).

I. Reis.

	Gesammteinfuhr	aus Nordamerika
1790	15 512 Tonnen	5 996 Tonnen
1791	20 898 „	16 651 „
1792	17 427 „	14 766 „
1793	11 865 „	11 482 „
1794	8 541 „	7 136 „
1795	13 455 T., 2 380 Sack, 22 Fass	11 000 „
1796	20 841 T., 11 569 S., 2549 F.	19 304 T., 3 F.
1797	28 900 T., 863 F., 490 Oxh. etc.	28 864 T., 418 F.
1798	24 866 F., 912 S.	23 601 F., 400 S.

II. Zucker.

	aus Nordamerika	aus Westindien
1790	—	—
1791	71 Fass, 383 Kisten	1989 Kisten,
1792	123 Fass, Kisten u. Ballen,	750 K., 145 F.,
1793	634 F., 1229 K., 350 Sack, 204 Matten,	912 F.,
1794	4220 F., 4010 K., 350 Sack, 66 Cnaster,	1224 F.,
1795	8403 F., 1870 K., 32 Sack,	1343 F.,
1796	8402 F., 1478 K., 1521 S.,	2952 F., 3131 K.,
1797	5186 F., 11 421 K., 2023 S.,	2644 F., 8752 K.,
1798	6927 F., 36 491 K., 15 258 S.	1668 F., 9327 K., 82 S.

III. Kakao.

	Gesammteinfuhr	aus Nordamerika	aus Westindien
1790	127 Fass, 300 Sack,	—	—
1791	65 F., 575 B.,	—	—
1792	184 F., 1236 B.,	—	—

[1]) Die folgenden Zahlen sind berechnet aus den von Köncke seit 1790 herausgegebenen Specifikationen der an Hamburg gebrachten Waaren etc.

	Gesammteinfuhr	aus Nordamerika	aus Westindien
1793	160 F., 589 B., 31 000 Pfd.,	27 B., 11 F., 25 000 Pfd.,	6000 Pfd., 1 B.,
1794	436 F., 3135 S.,	87 F., 1176 S.,	23 F., 308 S.,
1795	934 F„ 4260 S.,	213 F., 1621 S.,	316 S.,
1796	610 F., 3268 S., 2 Kisten,	125 F., 661 S., 2 K.,	210 S., 6 F.,
1797	594 F., 6251 S., 20 P., 56 B., 45 Sur.,	9 F., 1495 S.,	27 F., 375 S., 55 B.,
1798	952 F., 7936 S., 1 K., 204 Sur., 25 P., 13 B.	118 F., 1379 S.,	1 F., 1974 S., 6 B.

Nicht ohne Stürme und Anfechtungen von Innen und Aussen vollzog sich dieser Aufschwung des Hamburger Handels, ja er wurde nur ermöglicht durch ungeheure politische Welterschütterungen. Die französische Revolution hat in ihren Folgen die Hamburgischen Speicher mit Waaren, den Hamburgischen Hafen mit Schiffen gefüllt, dem Waarenhandel und Kredit der Stadt eine nie geahnte Ausdehnung gegeben.

Aber an dem Herbeiströmen der Waaren aus Frankreich und Holland hatte man in Hamburg keine ungetrübte Freude; innerhalb dieser äusserst soliden und vorsichtigen Kaufmannschaft blickte man mit Misstrauen darauf, dass aus jenen von politischen und kriegerischen Wirren durchtobten Ländern die werthvollen Waaren nach dem sicheren Hamburg gesandt würden, damit sie hier gegen gutes Banksilber festgelegt würden. Diese Menge von Waaren, so meinte im September 1796 die Kommerzdeputation, „ist nur augenblicklich da, weil die Furcht sie uns von allen Seiten hergejagt hat, und wird sich mit ihrer Veranlassung verlieren". Zunächst war diese Befürchtung verfrüht und auch an sich etwas zu pessimistisch. Denn das Zuströmen von Waaren hatte die Folge, dass sich in Hamburg ein äusserst lebhaftes Kolonialwaarengeschäft über den ganzen Kontinent hin entwickelte; dadurch erhob sich der Kredit Hamburgs weit über die Grenzen des Vaterlandes; „Hamburg ist jetzt im Besitz des Kredits des ganzen handelnden Europa", konnte 1798 der Protokollist der Kommerzdeputation, Mönckeberg, schreiben und hinzusetzen: „es ist im Begriff, sich auch denselben für die übrigen Welttheile zu verschaffen".

Dass andererseits der Hamburgische Handel mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, die in Friedenszeiten nicht vorhanden waren, ist erklärlich; der Grösse der Gefahren entsprach der materielle Gewinn.

Hamburg hatte sich redliche Mühe gegeben, seinem Handel während des ersten Revolutionskrieges die Neutralität zu verschaffen; es hatte wenig Erfolg gehabt; weniger bei Frankreich als bei dessen Feinden fand

die Stadt nach dieser Richtung hin Opposition [1]); denn jene, England und Russland an der Spitze, wollten Frankreich aushungern. Besonders der so wichtige Getreidehandel der Stadt litt durch die Massregel der Kriegführenden; mit diesem Zweige des Hamburgischen Handels war letzterer in seiner Gesammtheit durch das Verbot der Getreideausfuhr nach Frankreich schwer bedroht, so dass der Senat am 23. Februar 1793 an die preussische Regierung die Anfrage richtete, ob sie meine, dass „Deutschland in seiner gegenwärtigen Lage bey so häufigem Verkehr mit allen europäischen Staaten und selbst mit Amerika auch nur ein halbes Jahr des Seehandels entbehren könne?"; in Betreff der Getreidezufuhr wies der Senat auf Amerika hin: „Wollten sich auch selbst alle Staaten in Europa vereinigen, Frankreich kein Getraide zuzuführen, so würde allein schon Nordamerika, welches bekanntlich sehr viel Getraide bauet, Frankreich hinlänglich damit versorgen können"; das sei aber, fährt der Senat fort, um so bedenklicher, da, „wenn Frankreich sich erst einmal daran gewöhnt, sein Getraide aus Amerika zu holen, sich dieser bisher für Deutschland so wohlthätige Handelszweig für die Zukunft ganz verlieren könne". So warnt hier Ende des 18. Jahrhunderts die Obrigkeit einer deutschen Handelsrepublik die Regierung eines im Kabinetskriege befindlichen deutschen Staates vor dem Eindringen amerikanischen Korns und der Benachtheiligung der deutschen Landwirthschaft. Unbewusst liegt in dieser Warnung eine Prophezeiung, an deren Verwirklichung damals im Ernst wohl kaum gedacht wurde; damals war die Versorgung Mitteleuropa's mit amerikanischem Getreide noch eine Seltenheit, und es erregte grosses Aufsehen, als Frankreich in den Revolutionsjahren sich wegen eigener Theuerung amerikanisches Korn kommen liess [2]). In Hamburg kannte man diesen Artikel noch nicht; hier konnte 1788, als den Hamburgischen Zeitungen aus London von einem schädlichen Insekte, das im amerikanischen Korn sich aufhalte, berichtet wurde, von dieser Notiz kein Gebrauch gemacht werden, „weil kein amerikanisches Korn hieher käme".

In der Störung des Getreidehandels bestand nicht die einzige Sorge

---

[1]) Vergl. Wurm, Von der Neutralität des deutschen Seehandels im Kriegszustande, S. 28 ff.

[2]) Jefferson (Writings II. 492) schrieb 1789 Juli 9: „We have regular and constant markets for our corn and flour in Spain, Portugal, and all the West-India islands, except the French. These take nearly our whole quantity. This year, France, the French West-Indies, and Canada were added." — Tench Coxe a. a. O. S. 146 ff. meint (1794), dass bei Fehlernten Europa immer auf das Korn Amerika's zurückgreifen werde.

der Hamburger. Wie zur Zeit des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges, hatte England Hamburg im Verdacht der Begünstigung Frankreichs und kaperte die Hamburgischen, nach der iberischen Halbinsel und dem Mittelmeer bestimmten, mit Getreide und Provisionen beladenen Schiffe. Nicht einmal die neutrale amerikanische Flagge, unter der sich so viele fremde Elemente verbargen, war vor den Kapereien der Briten sicher, und bereits fürchtete man in Hamburg, dass hierdurch die grade im frischen Aufblühen begriffenen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten in unheilvoller Weise beeinflusst werden könnten. Als der Hamburger Senat in einem Dekret vom 7. April 1794 die Kaufmannschaft auf die vermutheten heimlichen Einverständnisse derselben mit Frankreich hinwies und eindringlich vor solchen warnte, wurden seitens einer aus Kommerzdeputirten und sonstigen Kaufleuten zusammengesetzten Kommission am 14. Juni 1794 dem Senat die Bedrängnisse des Handels der Stadt dargelegt; derselbe sei so ungeschützt, dass selbst die Amerikaner es vorzögen, die dänischen Elbhäfen aufzusuchen und das im Rufe der Franzosenfreundlichkeit stehende Hamburg zu meiden; es sei Thatsache, dass „die Schwürigkeiten, womit der Hamburgische Kaufmann zu kämpfen hat, leyder! allmählich die Handlung von uns ablenken müssen. Schon haben seit kurzem verschiedene Amerikanische Häuser sich in Altona niedergelassen, und bald vielleicht wird die grösste Zahl der kommenden Schiffe nicht mehr in unsern Hafen einlaufen, sondern sich nach Altona und Glückstadt wenden."

Diese Befürchtung ging aber damals nicht in Erfüllung; die Vereinigten Staaten hatten am 19. Mai 1794 mit England einen Vertrag geschlossen, der die englischen Forderungen sattsam befriedigte[1]). Schon bald nachher ersehen wir aus einer Eingabe der Kommerzdeputirten an den Senat, dass „sich die Geschäfte mit den Nordamerikanischen Staaten täglich mehren". Letzteres wird bestätigt durch die oben mitgetheilten Zahlen über den Schiffs- und Waarenverkehr.

Grade in diesen Jahren vollzog sich endgültig die schon oben berührte Wandlung in dem Verhältniss Englands und Frankreichs in Betreff des Vertriebes westindischer Produkte nach Hamburg. Während der Revolutionskriege ist die schon angebahnte Verdrängung Frankreichs aus diesem Handel zur Thatsache geworden. Als die französisch-westindischen Besitzungen eine nach der anderen in die Hände der Britten fielen, die letzteren die See unbestritten beherrschten, hörte die franzö-

[1]) Vergl Kiesselbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomisch-politischen Bedeutung, S. 59.

sische Zufuhr gänzlich auf. Noch 1790 hatte Frankreich nach Hamburg 23 428 Fässer Zucker geführt, dagegen England nur 4828; 1795 betrug Frankreichs Zuckerexport nach Hamburg nur 291 Fässer, Englands aber 25 390; 1790 wurden aus Frankreich importirt 28 665 Fässer Kaffee, aus England 1811 Fässer; 1795 aber aus Frankreich 1/4 Millionen Pfund, aus England 18 1/2 Millionen. — England und Nordamerika hatten also Frankreich vollständig aus der hervorragenden Stellung verdrängt, die es im Hamburgischen Kolonialwaarenhandel lange Zeit eingenommen.

Aber auch Hamburg selbst sicherte sich in dieser Zeit von Neuem einen Antheil am direkten Verkehr mit Westindien. Durch den Seekrieg wurde, wie es in den Verhältnissen begründet lag, der Handel mit Westindien den Neutralen in weit grösserem Umfange zugänglich als im Frieden. Von besonderem Werth für dieselben war es, dass Spanien, dessen Verbindungen mit den Kolonien durch den Krieg sehr beschränkt waren, im Jahre 1797 die Fahrt nach dem spanischen Amerika auch von nicht spanischen Häfen unter gewissen Bedingungen freigab. Mit Havanna, dem wichtigsten Hafen des spanischen Westindien, trat Hamburg nun in direkten Verkehr; nachdem schon 1791 von Havanna zwei, 1792 ein, 1796 drei Schiffe in Hamburg angekommen waren, stieg diese Zahl 1798 auf neun, 1799 auf sieben Schiffe. Da aber die Licenzen, die für jedes Schiff von der spanischen Regierung zu lösen waren, sehr theuer waren, nämlich etwa 12 000 Piaster kosteten, so wurde diese neue Verbindung nicht in dem Maasse ausgenutzt, als es sonst wohl der Fall gewesen wäre [1]; die Fahrt war doch nur beschränkt. — Für Lima und Vera Cruz erwarb das Handlungshaus Westphalen einige solche Licenzen.

Der Havannazucker erschien schon Anfang der 90er Jahre auf dem Hamburger Markte, und im März 1791 ersuchten die Kommerzdeputirten in Anbetracht „der ansehnlichen Partheyen Havana-Zucker, die nächstens hier erwartet werden," den Senat dringend um eine Verfügung betreffs des Zolles auf diesen Artikel.

Auch mit dem übrigen spanischen Amerika wurden schon damals Verbindungen angeknüpft; 1791 kam von Barcelona und Montevideo ein Schiff, 1796 von der „Bay von Honduras" zwei Schiffe, 1797 je ein Schiff von Honduras und Montevideo, und 1799 zwei Schiffe von Montevideo, eins von Vera Cruz.

[1]) In Spanien rechnete man dagegen, wie aus den Berichten des hansischen Ministerresidenten in Madrid hervorgeht, sehr auf die Betheiligung Hamburgs an der Fahrt nach dem spanischen Amerika. — Vergl. auch den „Briefwechsel über eine Expedition auf das spanische Amerika" bei Büsch, Praktischer Hamb. Briefsteller für Kaufleute, S. 243 (Sämmtliche Schriften, Wien 1816, Bd. 8).

Wie im amerikanischen Unabhängigkeitskriege gewann nun St. Thomas wieder an Bedeutung für den Welthandel; der Verkehr Hamburgs mit diesem Emporium nahm in den 90er Jahren flott zu; es kamen an von St. Thomas:

1791 :	5 Schiffe	1796 :	23 Schiffe
1792 :	3 „	1797 :	6 „
1793 :	4 „	1798 :	16 „
1794 :	14 „	1799 :	23 „
1795 :	17 „	1800 :	19 „

Geringer war der Verkehr mit dem übrigen Westindien. Es kamen Schiffe an:

1791 : von Kingston (Jamaika) 1,
1792 : „ St. Eustache 1,
1793 : „ Kap Français / Port au Prince } St. Domingo 2,
„ Guadeloupe 1,
1794 : „ Martinique 3,
1796 : „ Trinidad 1,
„ Gustavia (St. Barthélémy) 2,
1797 : „ St. Barthélémy 1,
„ Curaçao 1,
1798 : „ St. Barthélémy 5,
„ St. Domingo 1,
1799 : „ St. Domingo 6,
„ Guadeloupe 2,
„ St. Barthélémy 3.

Mit der nach Cuba grössten Antille, St. Domingo, war also der Verkehr nur gering; diese Insel war einst die wichtigste gewesen von allen europäischen Kolonien in Westindien, die reichste der sog. Zuckerinseln. Die Empörung der Insel im Jahre 1791 und die darauf folgenden Wirren schädigten dieselbe für lange Zeit. Erst Ende der neunziger Jahre gewann der Handel mit der Insel wieder mehr Bedeutung für Hamburg; im Jahre 1794 aber, als aus London die Nachricht kam, dass Port au Prince von den Engländern genommen sei, hiess es, diese Mittheilung sei das Porto nicht werth, da sie „die hiesige Handlung eben nicht sehr interessire".

Die Geringfügigkeit des Verkehrs mit dem holländischen Guyana erklärt sich daher, dass nach der Besitzergreifung von Essequibo und Demerary durch die Engländer (April 1796) diese die Ausfuhr für andere

Nationen sperrten, während vor diesem Zeitpunkt die Fahrt der Neutralen nach dort von den Engländern auf alle mögliche Weise gehemmt wurde[1]); es kamen nach Hamburg:

1795	von	Demerary	1	Schiff,
1796	„	Demerary	4	„
	„	Essequibo	1	„
1799	„	Surinam	2	„

Ohne Zweifel hat der vermehrte Zufluss westindischer Waaren nach Hamburg, der noch zunahm, als auch Holland in die kriegerischen Wirren des Kontinents verwickelt wurde, dem europäischen Handel der Stadt einen starken Impuls gegeben; von Hamburg aus wurde ein grosser Theil des Kontinents mit westindischen Kolonialwaaren versorgt[2]). Und es war nicht nur ein ideales Interesse für die Hansestädte, diese Waaren aus erster Hand zu beziehen, d. h. direkt aus Amerika; die direkte Einfuhr von Kolonialwaaren war in manchen Ländern mit einem sehr viel geringeren Eingangszoll belastet als die indirekte über einen Zwischenhafen, der nicht dem Mutterlande der betreffenden Kolonie angehörte. Nun war die Thatsache, dass Hamburg Kolonialwaaren direkt von den Produktionsländern bezog, Anfang der neunziger Jahre noch zu neu und unbekannt, als dass man im konsumirenden Auslande sogleich geneigt gewesen wäre, den betreffenden aus Hamburg bezogenen Artikeln die gleiche Zollbehandlung angedeihen zu lassen, wie denselben, wenn sie aus England, Holland, Frankreich oder Portugal geliefert wurden. So betonten die Kommerzdeputirten am 10. December 1792 in einem Antrag an den Senat betreffend die Einfuhr westindischer Waaren aus Hamburg nach Schweden und Schwedisch-Pommern, dass es in Erwägung zu ziehen sei, „ob es nicht dahin zu bringen seyn dürfte, dass Caffee etc. von hier kommend in Schweden und Schwedisch-Pommern als eine aus der ersten Hand verschriebene Waare angesehen werden mögte, indem es beweislich, dass Hamburg so gut wie England, Holland, Frankreich und Spanien den Caffee, sowohl wie auch die mehresten der übrigen westindischen Produkte directe aus Amerika kommen lasse, diese Waaren also von hier entboten, allemal als eine aus der ersten Hand verschriebene anzusehen sey"; bisher aber ginge bekanntlich „von hier nach Schwedisch-Pommern kein Caffee, indem

[1]) Macpherson a. a. O. IV. S. 372.

[2]) Vergl. u. A. Macpherson a. a. O. IV. 484: „During the war Hamburgh had, almost exclusively, enjoyed the trade of supplying a great part of the continent of Europe with sugar, coffee, and other West-India produce, imported from Great-Britain."

derselbe als nicht directe kommend angesehen einen sechsmal höheren Zoll erlegen muss, als von England, Holland, Frankreich und Spanien". Ebenso verhielt es sich mit anderen amerikanischen Waaren, „welche nicht in der Menge von hier gezogen werden, als wohl geschehen könnte", nämlich Reis, Indigo u. s. w.

In den nächsten Jahren ward das Verhältniss der ausserdeutschen Konsumenten zum Hamburger Markt schon anders; sie gewöhnten sich allmählich daran, demselben eine gleichberechtigte Stellung neben den von Alters her bekannten Weltplätzen des Westens zuzuweisen; der Zwang der äusseren Verhältnisse kam hinzu, diesen Wechsel in der Anschauung zu beschleunigen. Auch war der Hamburger Waarenmarkt nun in der angegebenen Richtung besser assortirt. Ein Blick in die Preiscourante jener Zeit und ein Vergleich mit den früheren führt den sichtbaren Fortschritt vor Augen. Greifen wir einen Artikel, Baumwolle, heraus; im Januar 1796 veranlassten die Makler „in Rücksicht des so sehr hier zugenommenen Handels mit Baumwolle" eine Ausdehnung der im Preiscourant notirten Sorten; nun erscheinen in demselben: Smyrna, Surate, Domingo, Martinique, Guadeloupe, Demerary, Surinam, Cajenne, Cartagena, Caracas, Brasil.

Mit der Zunahme der Einfuhr aus Amerika war naturgemäss eine vermehrte Ausfuhr verbunden. Auf der Leipziger Messe verspürte man sehr wohlthätig und mit freudigem Behagen das Wachsthum des Verkehrs mit Amerika; in dem Bericht über die Ostermesse 1796 heisst es, dass die regen unmittelbaren Handelsverbindungen Deutschlands „absonderlich für Hamburg und demnächst für Bremen von grosser Wichtigkeit, auch selbst für hiesige Lande keineswegs gleichgültig sind" [1]). Namentlich Leinwand und Strumpfwaaren gingen von den sächsischen wie auch den schlesischen Industriebezirken über die beiden Seestädte sowohl nach Nord- als Südamerika und Westindien. „Noch nie," heisst es im Anschluss an das Vorstehende in jenem Messbericht, „ist Handlungsfabrikation und alle Arten des Gewerbes im Ganzen genommen in den chursächsischen Landen so blühend gewesen als jetzt". Bei all diesen Unternehmungen konnte das Inland der deutschen Nordsee-Häfen und der thätigen Mitwirkung

---

[1]) Hasse a. a. O. S. 348 f.; vergl. auch Fechtner a. a. O. S. 553; Zimmermann a. a. O. S. 231; Tench Coxe a. a. O. S. 164: „The importation also of dowlas, osnabrucks, ticklenburgs, and other German linens, and of Haerlem stripes and tapes from Bremen, Hamburgh, and Amsterdam, with the manufactory of every ton of hemp, and almost every ton of flax, which we raise or import, together with some cotton, has very much affected the british and irish linen trade." Ueber den Export Deutschlands nach Amerika vergl. auch Kapp, Justus Erich Bollmann, S. 419.

ihrer Kaufmannschaften nicht entrathen; in den direkten Handelsanknüpfungen mit Amerika oder den kolonialen Mutterländern hatte schon früher die deutsche Industrie schlechte Erfahrungen gemacht[1]. „Der schlesische Fabrikant," so schrieb Möncke berg im Januar 1798, „handelt mit seinen Leinen direct und indirecte über Hamburg, aber in beiden Fällen kann er dieses Orts nicht entbehren. Die Leinen werden vorzüglich nach Spanien, Portugal und America versendet."

Allerdings war unzweifelhaft die Handelsbilanz im deutsch-amerikanischen Handel sehr zu Ungunsten Deutschlands. Die Amerikaner machten kein Hehl daraus, dass sie mit den überschüssigen Erträgen ihres deutschen Handels das ungeheure Minus in ihrem Umsatz mit England verminderten. Zahlenausweise liegen nur für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten vor. In 7 Jahren, 1795—1801, ist zusammen für 52 277 617 Dollars mehr von den Vereinigten Staaten direkt nach Deutschland exportirt als importirt, d. h. im Jahre 7 468 231 Dollars. — Der Höhepunkt des Hamburgisch-amerikanischen Verkehrs in jener Zeit ward erreicht in den Jahren 1798 und 1799; es war auch der Höhepunkt der Hamburgischen Handelsblüthe für lange Zeit[2].

Immer mehr dehnten sich die politischen Wirren aus; auf den Handel musste dies auch da, wo im Uebrigen die denkbar günstigsten Umstände sich vereinigten, hemmend einwirken. Die Hamburger hatten trotz des ungeheuren Waarenzuflusses gerade damals im Einzelnen schwer zu leiden. Wenig bedeutete es für die Stadt, als im Januar 1798 England das Verbot erliess, mit dem französischen Westindien, soweit es noch nicht im englischen Besitz befindlich war, Handel zu treiben. Schwer aber litt die Hamburgische Schiffahrt unter den überhandnehmenden Kapereien der Franzosen, nicht am wenigsten in den amerikanischen Gewässern. Trotz der beträchtlichen Summen, die von der grossen französischen Republik dem kleinen Hamburgischen Staate abgepresst waren, fuhren die Franzosen fort, die Schiffahrt der Hamburger auf jede Weise zu chikaniren. „Es ist beinahe einerlei, einem französischen Kaper begegnen und aufgebracht. Alle menschliche Vorsicht wird bei diesen Raubthieren zu Wasser," klagten die Kommerzdeputirten im August 1798, als wieder mehrere Hamburgische,

[1] Vergl. Zimmermann a. a. O. S. 95.

[2] Im Jahre 1798, so schreibt der Kommerzdeputirte Westphalen, wehte „unsere Flagge im rothen Meere, am Ganges und in China, in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Inseln und Besitzungen von Ost- und West-Indien." — Die Kaffeeeinfuhr in Hamburg betrug im Jahre 1799 ca. 45⅝ Millionen Pfund; erst 1840 wurde diese Zufuhr übertroffen durch 61 Millionen

nach St. Thomas bestimmte Fahrzeuge bei Guadeloupe von den Franzosen aufgebracht waren. Nicht mit Unrecht machten die Hamburgischen Assecuradeure darauf aufmerksam, dass dieses Raubsystem der Franzosen gerade das Gegentheil von dem, was sie beabsichtigten — Englands Handel zu schädigen — herbeiführen werde. „So lange die Engländer durch die Kosten ihrer Convoyirung keine Konkurrenz mit den Neutralen halten konnten, mussten sie mit scheelen Augen die Zunahme des direkten Handels der Neutralen nach Ost- und Westindien ansehen; jetzt können sie reichlich Konkurrenz halten, und wenn das Benehmen Frankreichs gegen uns so bleibt, so werden die Engländer bald die einzigen Frachtfahrer bleiben und ungeheure Summen verdienen.“ Und so kam es; die Engländer beherrschten das Meer; die Hansestädte konnten nicht, wie Dänemark, Schweden und die Vereinigten Staaten, kostbare Convoys halten; der Schiffahrt der kleinen Seefahrer waren enge Fesseln angelegt. Die deutschen Gewässer der Nordsee wurden so unsicher und galten als so gefährdet, dass die Nordamerikaner diese Anfang des Jahres 1798 möglichst mieden[1]). Der Letzteren Konflikt mit den Franzosen zeigte bedenkliche Neigung zum offenen Bruch. Da ist es denn bezeichnend, dass die Hamburger Flagge, trotzdem sie selbst schwer von den Franzosen bedrängt wurde, doch im Hinblick auf die drohende Eventualität eines offenen Krieges zwischen Amerika und Frankreich noch als sicherer erachtet wurde, als die amerikanische. Das Sternenbanner flüchtete sich unter die Hamburgische Flagge.

Waren einige Jahre vorher die Vereinigten Staaten nicht geneigt gewesen, mit ihren Flaggen fremde Nationen zu decken, so betrachtete man nun auch in Hamburg die den hansestädtischen Farben angethane Ehre mit etwas zweifelhaftem Vergnügen. Im Juli 1798 holte Syndikus Sieveking den Rath der Kommerzdeputirten ein, „wie sich etwa dem Beginnen verschiedener Amerikaner begegnen lasse, die bei dem bevorstehenden Bruch zwischen Frankreich und Amerika für ihre Schiffe durch simulirte Kaufkontrakte die Hamburger Flagge zu erhalten suchen, und dabei sogar ihre amerikanische Schiffs-Equipage beibehalten wollen“. Man entschied sich dafür, erst die Kriegserklärung abzuwarten; doch könne man „unter der Hand den Schout anweisen, soviel möglich für sich darauf zu dringen, dass die Amerikaner nicht wie andere Neutralen den grössten Theil der Equipage ausmachten“. Da es aber nicht zum Bruch kam, blieb den Hamburgern ein ihnen ohne Zweifel im Interesse des

[1]) Vergl. Büsch, Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun, Kapitel 9.

guten Einvernehmens peinliches Einschreiten gegen die Amerikaner erspart.

Sowohl in politischer wie in kommerzieller Hinsicht brachte das Jahr 1799 Hamburg in schwere Bedrängniss. Russland legte im März auf alle Hamburgischen Schiffe ein Embargo, um die Stadt wegen ihrer angeblichen französischen Sympathien zu züchtigen [1]). Und zur selben Zeit brach eine Handelskrisis aus, die ihre Erklärung in der beispiellosen Waarenspekulation der letzten Jahre findet. Büsch hat diesen Ereignissen eine besondere, noch heute sehr lesenswerthe Schrift gewidmet [2]); es kann hier auf dieselbe hingewiesen werden. Die ungeheure Waarenspekulation der 90er Jahre in Hamburg war eine Folge der Ueberfüllung des Hamburger Marktes mit Kolonialwaaren meist amerikanischen Ursprungs, andererseits übereilter Verschiffungen deutscher Produkte nach dem spanischen Amerika. In sofern steht also die Hamburgische Katastrophe von 1799 im engsten Zusammenhang mit dem amerikanischen Handel der Stadt. Doch ist dieser Handel durch die Krisis weniger berührt worden, als man annehmen sollte. Allerdings sank die Zahl der in Hamburg aus den Vereinigten Staaten ankommenden Schiffe von 192 in 1799 auf 78 in 1800 und der Export von Waaren ebendaher nach Hamburg von 17¼ Millionen Dollars in 1798/99 auf 8 Millionen Dollars in 1799/1800; dagegen stieg die Einfuhr von fremden, zum grossen Theil wohl amerikanischen Waaren aus England von 6½ Millionen Pfund Sterling in 1799 auf 8¹/₁₀ Millionen in 1800.

Der Verkehr mit Westindien aber blühte wie vorher und scheint auch durch die von der spanischen Regierung im Jahre 1799 verfügte Rücknahme der Erlaubniss für die Neutralen, das spanische Amerika besuchen zu dürfen, wenig beeinflusst gewesen zu sein. Allerdings wurde noch im Jahre 1799 die Bestimmung mehrerer dorthin verladener Schiffe verändert [3]); in den amtlichen Kreisen Hamburgs fasste man die Zurückziehung der Erlaubniss um so weniger tragisch auf, als man wohl wusste, dass in den spanischen Kolonien selbst die Fahrt der anderen Nationen nicht ungern gesehen zu werden pflegte. Auch war bei dem noch immer gestörten Handel der Hansestädte mit Spanien eine direkte Verbindung mit den Kolonien im Interesse der Versorgung derselben mit deutschen Produkten eine Nothwendigkeit. Als desshalb im Mai 1799 die Kommerzdeputirten darüber rathschlagten, „ob man nicht wenigstens die Verwendung

---

[1]) Vergl. Wohlwill in der Zeitschrift des Vereins f. Hamb. Gesch. VII. S. 345 ff.
[2]) Geschichtliche Beurtheilung der grossen Handelsverwirrung im Jahre 1799.
[3]) Büsch a. a. O.

des Senats für die theils schon nach Havanah und Vera Crux abgegangenen, theils aber segelfertig liegenden oder doch bereits mit der Ausrüstung dahin beschäftigten hiesigen Schiffe nachsuchen wolle," kam man schliesslich zu dem Resultat, „in dieser Sache nichts vorzunehmen"; lieber wollte man in einzelnen Fällen Schaden leiden als „durch solche officielle Verwendungen den Spaniern nur noch mehr die Augen öffnen; auch die spanischen Gouverneure in Westindien, da sie der Zufuhr nicht entbehren können, solche königliche Befehle doch nicht weiter zu respektiren pflegen, als es ihre dürftige Lage erlaubt". Die Verbindung mit dem spanischen Amerika blieb desshalb noch bestehen; 1800 kamen an aus Havanna 2 Schiffe, aus Veracruz und Montevideo je 1 Schiff; 1801 aus Havanna und Montevideo je 2 Schiffe, aus La Guayra und Puerto Cabello 1, vom La Plata („Revierra de la Platta") 1.

In dem mannigfach bewegten Jahre 1801 begann das neue Jahrhundert für die Stadt, ihre Unabhängigkeit und ihren Handel sehr gefahrdrohend. Dänische Truppen besetzten im März die Stadt, die Elbe war von den Engländern gesperrt, Hamburgs Unabhängigkeit schwer bedroht. Aus dem „ersten Handelsplatz im Norden," so befürchtete man, werde Hamburg „eine dänische Provinzialstadt werden". Dass mit dieser Degradirung der Verlust des Welthandels verbunden sein werde, wurde für selbstverständlich angesehen. In Denkschriften und Aufsätzen, Broschüren und Zeitungsartikeln wurde die Wichtigkeit der Erhaltung der Hamburgischen Freiheit für den Handel der Stadt erörtert. Auch der amerikanische Handel und Vertrieb amerikanischer Produkte wurde ins Treffen geführt. Russland machte man darauf aufmerksam: „Wenn die Schiffe aus Amerika und dem südlichen Europa im Nachjahr nicht mehr die Ostsee befahren können, so finden sie in Hamburg einen sichern Haven, aus welchem ihre Ladungen sogleich bei Wiedereröffnung der Schiffahrt über Lübeck nach Russland geschickt werden. — Auch versorgen sich die Americaner im Früh- und Nachjahr, wenn die Ostsee nicht mehr fahrbar ist, mit dem russischen Hanf, Flachs, Theer, Eisen, Segeltuch und dgl. in Hamburg, von welchen Artikeln desshalb immer ein höchst beträchtlicher Vorrath daselbst lieget" [1]).

Parish in London musste im Mai dem Lord Hawkesbury eine Denkschrift vorlegen, in der die Vortheile dargelegt wurden, die Hamburg im verflossenen Jahrzehnt in der Rolle eines Vermittlers des Handels mit englischen Kolonialprodukten dem englischen Gesammthandel geleistet —

---

[1]) Denkschrift der Kommerzdeputation aus dem Mai 1801.

Auch im deutschen Binnenlande wurde über die Besetzung Hamburgs durch Dänemark, die Elbblokade und die dadurch entstandene Handelsstockung geklagt; die Hirschberger Kaufleute wandten sich im April an den preussischen König und drückten ihr Bedauern aus, dass „sogar allen nach Spanien, Portugal und America bestimmten Schiffen das Auslaufen verwehret werde"; „dies Verfahren," meinten sie wohl nicht mit Unrecht, „muss auf den Handel mit unsern Leinenwaaren den nachtheiligsten Einfluss haben".

Bereits im Mai wurde Hamburg wieder geräumt, der Elbhandel freigegeben.

Die kurze Friedenszeit, die dem Vertrag von Amiens folgte, hatte für Hamburgs Handel wenig Bedeutung. Die Fahrt nach den französischen Kolonien musste nun aufhören; die Kaufmannschaft hoffte zwar, dass „Freiheit auch in Friedenszeiten nach Frankreichs Besitzungen in Ost- und Westindien zu handeln" gewährt werden würde; der 1803 von Neuem ausbrechende Krieg machte allen solchen Spekulationen ein Ende. Wiederum wurden Elbe und Weser von England gesperrt. Die französische Regierung verbot die Zulassung neutraler Schiffe mit englischen oder englisch-kolonialen Waaren.

Der Gesammtschiffsverkehr im Hamburger Hafen musste durch diese Ereignisse bedenklich leiden; 1802 waren noch 2108 Schiffe in Hamburg angekommen, 1803 nur noch 1615. Auch der amerikanische Verkehr litt; im Jahre 1802 kamen an aus Nordamerika 56 Schiffe, 1803 nur 32. Ferner kamen

aus St. Thomas . .	1802:	12	Schiffe
	1803:	7	„
aus Havanna . . .	1802:	8	„
	1803:	1	„
aus St. Domingo . .	1802:	3	„
	1803:	0	„

Aus Südamerika kamen:

1802	aus Buenos Ayres	3	Schiffe
	„ Montevideo .	2	„
	„ Porto Cabello	2	„
	„ La Guayra .	3	„
1803	„ Buenos Ayres	2	„
	„ Montevideo .	2	„

Sodann kam im Jahre 1803 zum ersten Male ein Schiff von der südamerikanischen Westküste an, nämlich von Callao und Lima.

Auch in Bremen spürte man die Abnahme des Gesammt- und

speciell amerikanischen Verkehrs; im Jahre 1802 kamen dort insgesammt 1164 Schiffe, 1803 nur 901 an; 1802 aus Nordamerika 43, 1803 nur 27; 1802 aus Westindien 10 Schiffe, 1803: 8.

Die drohende Gefährdung der kaum errungenen Welthandelsstellung Hamburgs durch die Einschnürung des Verkehrs in den Jahren 1803 und 1804 schien namentlich den Kolonialwaarenhandel schwer zu treffen. Wem die Schädigung Hamburgs in seiner Stellung innerhalb des amerikanischen Handels zu Gute kommen musste, darüber gab man sich hier keinen Täuschungen hin. Zunächst kam Bremen in Betracht; die Weser wurde allerdings, obwohl erst etwas später als die Elbe, dann auch gesperrt; aber in der Jade, die frei war, besassen die Bremer einen trefflichen Ersatz für ihren Strom. „Reisende amerikanische Kaufleute,“ so berichtete der preussische Elbschiffahrtsinspektor Behrens im April 1804 an seine Regierung, „welche diesen Ort [scil. Bremen] in der neuesten Zeit berührten und sich daselbst aufhielten, versichern, dass er während der Elbblokade der Stapelplatz der böhmischen, lausitzer und schlesischen Leinwand werden würde.“ Man berechnete nämlich, dass der Transport bis zur Mündung der Jade billiger sei als über Hamburg nach Tönning. Ebenso fand sich in Bremen „häufiges Fuhrwerk zum Transport der Ost- und Westindischen und süd- und westlichen europäischen Produkte und Fabrikate nach Thüringen, Sachsen, Böhmen und dem Reich etc., welches alles bisher an Magdeburg oder Berlin gewohnet war“. Magdeburg aber, das in letzter Zeit „auf Böhmen und dem Reiche viele Kundschaft mit ost- und westindischen Produkten sich verschafft“, wie auch Berlin wurde umgangen.

Auch Emden und Stettin kamen in Frage, als es galt, Hamburgs Stellung im Kolonialwaarenhandel einzunehmen. Namentlich auf die Zukunft Stettins scheint man damals in Preussen grosse Hoffnungen gesetzt zu haben. Doch fehlten Stettin die ausgedehnten Geschäftsverbindungen mit dem Auslande; die Auswahl in den Waaren war daher mangelhaft; es war notorisch, wie der genannte Behrens schreibt, „dass Berlin und einige andere Plätze, die im Herbste v. J. zum Versuch ihre Bedürfnisse an ost- und westindischen Produkten von Stettin bezogen, nicht mit der Auswahl der Waaren zufrieden gewesen sind und sich für dieses Jahr wieder nach Hamburg gewendet haben.“ Ferner war Stettin als Ostseeplatz auf die Fahrt durch den Sund angewiesen und diese stets ein Hinderniss für den grösseren Handelsverkehr. Jedenfalls waren die Erwartungen, die man etwa in Preussen von der Elbblokade für den Flor des preussischen Seehandels hegte, ziemlich eitel [1]).

[1]) In Hamburg war die Ansicht, dass Preussen die Elbblokade mit Vergnügen

Endlich kam Triest in Betracht, und ohne Zweifel musste Hamburg in diesem Hafen seinen gefährlichsten Konkurrenten sehen, namentlich in Bezug auf die Versorgung Süddeutschlands und Oesterreichs mit Kolonialwaaren.

Hamburg war jedenfalls in keiner beneidenswerthen Lage. Ein grosser Theil seines Waarenhandels nahm den Weg über Tönning, Emden, Lübeck, Kiel, wenn er auch in Hamburgischen Händen blieb. Obwohl man bei der Verhängung der Blokade nicht dachte, dass dieselbe so lange dauern werde, wie sie thatsächlich sich ausdehnte, waren die Preise der westindischen Produkte schon gleich beim Beginn der Sperre hoch gestiegen [1]. Dabei war, neben dem blühenden Assekuranzgeschäft, im Jahre 1804 der direkte Handel nach den Kolonien nicht unvortheilhaft und zeitweise recht belebt, obgleich er von den Engländern eifersüchtig beobachtet und vielen Kapereien ausgesetzt war. Einen Trost für die Bedrängnisse des Seehandels erblickte man in den Leiden des holländischen Konkurrenten; als Surinam im Sommer von den Engländern genommen wurde, meinte man an der Elbe, dass Holland nun verhindert sei, den Hamburgischen Handel an sich zu ziehen, ein Gedanke, der das eigene Elend erträglicher machte.

Dennoch drohte nach Holland, wo die Verschiffungen im Verhältniss der Unkosten einen guten Markt, prompten Absatz und, was man in Hamburg oft vermisste, schnelle Abmachung und Gegenanschaffungen fanden, sich Ende 1804 der amerikanische Verkehr ganz hinzuziehen; während 1803 nur 87 Schiffe aus Nordamerika in Amsterdam angekommen waren, fand 1804 fast eine Verdoppelung dieses Verkehrs statt mit 161 Schiffen. Um dem gänzlichen Verfall ihres amerikanischen Geschäfts zuvorzukommen, vereinigten mehrere Hamburgische Interessenten sich und veranstalteten einige gemeinschaftliche transatlantische Sendungen; durch sie wurde ein vortheilhafter Absatz schlesischer Leinen in Amerika herbeigeführt; die Retourwaare war meist Kaffee, der mit gutem Gewinn in Hamburg abgesetzt wurde.

Trotz alledem nahm der Verkehr der Nordamerikaner im Hamburger

---

sähe, lange verbreitet; der Hamburgische Agent Colquhoun schrieb im Oktober 1804 in einer Denkschrift: „Prussia and Denmark will certainly wish the Blockade to continue, as they benefit by it at the expence of Great Britain." Der Verkehr preussischer Schiffe in Häfen der Vereinigten Staaten nahm 1804 bedeutend zu, indem er von 2097 Tons in 1803 auf 4947 stieg; dann sank er wieder 1805 auf 2434 Tons.

[1]) Im folgenden sind u. A. die vortrefflichen Handelsberichte in den „Nordischen Miscellen" benutzt, die von 1808 bis 1810 von M. J. Haller verfasst sind (vergl. Hamb. Schriftstellerlexikon III. S. 78).

Hafen während des Blokadezustandes bedenklich ab; sie wandten sich auf dem Kontinent nach Holland und Bordeaux und mieden möglichst die deutschen Gewässer, in denen sie trotz ihrer neutralen Stellung von den Engländern, denen der neutrale amerikanische Handel von jeher ein Dorn im Auge gewesen war, oft belästigt und angehalten wurden. Im Jahre 1805 kamen aus Nordamerika nur 3 Schiffe an, aus St. Thomas 10, St. Barthelemy 1, Havanna 1, endlich aus Montevideo 1. Rege war zeitweilig der Verkehr Hamburgs mit Nordamerika und Westindien über Tönning, den kleinen schleswigschen Eiderhafen, der nie bessere Tage gesehen hat als damals. Daher ist die Abnahme des Verkehrs der Hansestädter in Nordamerika nicht so bedeutend, als man erwarten sollte; 1803 verkehrten 13 146 Tons hansischer Schiffe in Häfen der Vereinigten Staaten, 1804: 9583, 1805: 8697 Tons.

Die Verbindung mit Spanien wurde im Jahre 1805 völlig gesperrt; doch suchte Hamburg die Ausfuhr der Leinen nach Südamerika, die bisher noch immer hauptsächlich über Cadiz ihren Weg genommen hatte, nun wieder, wie in den Revolutionskriegen, über Nordamerika zu leiten.

Eine Expedition wurde nach New-Orleans unternommen.

So gross war aber im Jahre 1805 die Betriebslosigkeit und Geschäftsunlust wie das Misstrauen in die politische Lage, dass selbst, als die Franzosen im September das linke Elbufer räumten und nunmehr im Oktober die Blokade nach einer Dauer von 2 Jahren 3 Monaten 11 Tagen aufgehoben wurde, von einem Aufblühen des Geschäfts keine Spur zu merken war.

Auch dauerte die freie Schiffsbewegung auf der Elbe nicht lange; bereits im April 1806 war der Strom wieder blokirt; doch blieben die schon früher von England zugestandenen Begünstigungen und Erleichterungen bestehen. Wieder lastete die Behinderung des freien Verkehrs besonders auf den Amerikanern. Diesen war, wie schon oben erwähnt, Hamburg der wichtigste Einkaufsmarkt für Hanf, Segeltuch und andere Schiffsbedürfnisse und nordische Produkte. Solche Waaren aber galten den Engländern als Kriegs-Kontrebande, und ihre Ausfuhr wurde von ihnen nicht geduldet. Es war deshalb begreiflich, wenn die Amerikaner neutrale Häfen vorzogen, wo solche Hindernisse nicht bestanden, während die Kommerzdeputirten bitter über diesen Zustand klagten und meinten, „können wir dergleichen nicht ausführen, so werden die neutralen Schiffe bald nicht mehr nach Hamburg kommen, und allmählich unser Handel ganz einschlafen.“ Ueberhaupt ist es eine charakteristische Erscheinung dieser Jahre, dass bei reichlicher Zufuhr der Abgang sehr schwer war;

die allgemeine Klage in Hamburg lautete, dass man auf das Absatzgebiet im Inland beschränkt sei; dieses aber wurde in den fortwährenden Kriegswirren immer weniger kaufkräftig.

Gegenüber dem Vorjahre war aber 1806 der mit Amerika in Beziehung stehende Schiffsverkehr sehr beträchtlich; es kamen aus Nordamerika 79 Schiffe an, davon 4 aus New Orleans, und es gingen nach Nordamerika 33 Schiffe, davon 4 nach New Orleans. Bemerkenswerth ist die Zunahme der Verbindung mit letzterem Hafen, dessen Handel sich grade damals besonders hob[1]). Ferner kamen aus St. Thomas 13, St. Barthelemy 5, Havanna 7, Carthagena und Cajenne je 1, Montevideo 2 Schiffe; und es gingen nach St. Thomas 16, St. Barthelemy 1, Martinique, Portorico und Havanna je 1, Veracruz und Lima je 2 Schiffe.

Die Expeditionen nach Westindien und dem spanischen Amerika, die an Zahl in diesem Jahre zunahmen, waren aber meist sehr unvortheilhaft, da jene Gegenden mit deutschen Produkten überfüllt waren und die deutschen Befrachter bei sehr hohen Einfuhrzöllen noch die Konkurrenz der Amerikaner schwer zu fühlen hatten.

Die Aufhebung der Blokade im Oktober 1806 erleichterte die direkten Zufuhren aus den Häfen der mit England im Krieg befindlichen Mächte, besonders aus Frankreich, während nun für die Hamburgische Rhederei, die bis dahin fast ganz allein die Zufuhren aus England zu beschaffen gehabt hatte, und die durch den preussisch-französischen Krieg erfolgte Unterbrechung des Verkehrs mit den Ostseehäfen schmerzlich empfand, böse Tage begannen. Dann folgte im November die Besetzung der Stadt durch die Franzosen und in ihrer Begleitung die Sperrung gegen alle aus England und englischen Kolonien kommenden Waaren; am 21. November wurde sogar das Einlaufen aller Schiffe, wenn sie nur unterwegs in England eingelaufen, verboten. Ende December konnte Hamburg nur noch auf Produkte rechnen, die aus Portugal, Spanien oder Amerika zugeführt wurden, und auch diese Zufuhr war sehr prekär.

Wie auf alle Handelsbeziehungen, so konnte auf den überseeischen Handel der Stadt dieser Zustand nur von traurigen Folgen sein. Hamburg, als in französischer Occupation, ward von den Engländern als feindlich betrachtet; und auch neutrale Schiffe, mit unschuldigen Waaren beladen, wurden von ihnen nicht in die Elbe eingelassen. Hamburger Schiffe, die

[1]) Justus Erich Bollmann schrieb im December 1807: „Der Handel von New-Orleans wird von Tag zu Tag bedeutender. — Das Inlandgeschäft nach Mexiko organisirt sich; in ihm bilden deutsche Waaren einen besonders wichtigen Artikel.“ (Kapp, J. E. Bollmann S. 349.)

aus fernen Gegenden der Heimath zueilten, wurden von den Engländern zurückgehalten; so ward das Schiff „Hanseatica", das von Lima kommend meist mit China beladen und von Hamburger Häusern ausgerüstet war, im Frühjahr 1807 in Plymouth mit Arrest belegt. In Charleston, dem nordamerikanischen Hafen, aus dem sich Hamburg namentlich mit Reis versorgte, hielt man auf die Kunde von der Besetzung der Hansestädte alle nach denselben bestimmten Schiffe zurück. Andererseits klagten die Kommerzdeputirten im Januar 1807 über die Verhinderung der neutralen Schiffahrt. „So manche Schiffe, die uns aus Amerika Reis und andere Produkte holen sollten, können nicht abgehen." Die Zufuhr von Reis in Hamburg sank von ca. 18 000 Tonnen in 1806 auf ca. 9500 in 1807; 1807 wurden von Nordamerika direkt zugeführt 20 Tonnen, 1806: 13 946. Der Preis dieses für die Armeen dringend nothwendigen Lebensmittels stieg auf 35—36 Mark per Centner (April 1807). Und wie mit Reis, so ging es mit vielen anderen amerikanischen Produkten; ward auch manches auf indirektem Wege eingeführt, so war dies doch nicht für die Nachfrage ausreichend. Nur 3 Schiffe kamen im ganzen Jahr 1807 von Amerika in Hamburg an, je eins aus Philadelphia, Charleston und St. Thomas; der Export von den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten, der 1805/1806: 6 424 224 Dollars betragen, betrug 1806/1807 nur noch 3 160 282 Dollars; der Verkehr hansischer Schiffe in nordamerikanischen Häfen war 1806: 11 214 Tons, 1807 aber nur 4972.

Allerdings war den amerikanischen Schiffen, die wie viele andere Neutrale nach der Besetzung der Stadt an der Abfahrt gehindert worden waren, im Februar 1807 endlich die freie Fahrt gestattet. Doch war diese Erlaubniss nicht allzu ernsthaft gemeint; noch am 7. März beschwerten sich die Kommerzdeputirten: „Der ertheilten öffentlichen Zusicherung unerachtet hat die ganze Woche hindurch kein Hamburgisches Schiff in Ballast von hier gehen können, obgleich es die höchste Zeit ist, dass diese Schiffe Reis und andre Bedürfnisse aus Amerika und andern Ländern holen. Es wird fortdauernd die erlaubte Schiffahrt seewärts nicht verstattet, da doch nothwendig auf solche Weise die hiesige Handlung und Schiffahrt zu Grunde gehen muss." Es sollte aber noch viel schlimmer werden. Viel mehr Bestürzung als die am 11. März 1807 vom Neuem seitens England verfügte Blokade über Elbe, Weser und Ems erregte das französische Douanereglement vom 24. März. Die Bestimmungen desselben über die Schiffahrt und Waarenzufuhr waren äusserst lästig und derartig, dass sie namentlich den Verkehr mit Amerika und Ostindien und den Bezug von Kolonialwaaren gradezu

ausschliessen mussten. Es ward nämlich bestimmt: „Die direkt aus den Vereinigten Staaten von Amerika oder aus den Ostindischen oder Westindischen Kolonien kommenden, alliirten oder neutralen Mächten gehörenden Schiffe werden auf blosse Konnossemente und nachdem man sich versichert haben wird, dass sie nicht in England eingelaufen gewesen, zugelassen.“ So liberal diese Verfügung schien, so musste sie doch manchen wichtigen Geschäftszweig geradezu ruiniren. Die Reisschiffe aus Amerika pflegten England anzulaufen, um sich hier mit frischem Wasser zu versorgen; ward dies Anlaufen als „Gemeinschaft mit England“ angesehen, so wurden, wie die Kommerzdeputirten erklärten, solche Zufuhren kurzweg unmöglich gemacht.

Noch mehr wurde der Kolonialwaarenhandel getroffen durch das im August für Hamburg in Kraft tretende französische Douanedekret. Nun mussten die für englische Fabrikate gehaltenen Waaren ausschliesslich aus Frankreich bezogen werden; Kolonialwaaren wurden nur mit Certifikaten französischer Konsuln über den nicht englischen Ursprung zugelassen. Dadurch ward der Handel mit neutralen Ländern nahezu illusorisch. „Da der Handel mit Kolonialwaaren,“ so schrieb Syndicus Gries an seinen Kollegen Doormann nach Paris, „einen überaus grossen und beträchtlichen Theil der Hamburgischen Handlung ausmacht, so ist eine Verfügung, welche diesen Handel weit mehr einschränkt, als es das Ausschliessen der englischen Kolonialwaaren nöthig macht, überaus drückend. Dies ist aber deswegen der Fall, weil nicht an allen Orten, woher Kolonialwaaren kommen, französische Konsuls residiren; so giebt es, um nur ein Beispiel anzuführen, in der für den Hamburgischen Handel überaus wichtigen dänischen Besitzung St. Thomas nach dem Almanac impérial keinen Konsul. Mit allen Orten, wo dies nicht der Fall ist, würde also die Handlung völlig aufgehoben sein.“

Es blieb aber bei dem französischen Dekret, obwohl die Befürchtung der Franzosen betreffs eines Verkehrs Hamburgischer Schiffe mit den englischen Kolonien schon, wie die Kommerzdeputation in einem ausführlichen Promemoria dem französischen Douanechef auseinandersetzte, durch die englischen Schiffahrtsgesetze ausgeschlossen war. Auch wurde die Handhabung der sonstigen französischen Verordnungen, die den freien Handel hinderten, immer schonungsloser. Als das Dekret vom 21. November 1806 erschienen und dadurch die Zulassung aller Schiffe, die England angelaufen hatten, verboten war, hatten sich noch genug neutrale Schiffe gefunden, welche die Zufuhr vermittelten. Im Herbst 1807 ward dies anders. Die bisher zahlreich vertretene dänische Flagge war nun

durch den Krieg mit Grossbritannien auch unfrei geworden, die amerikanische Flagge aber so schwer gefährdet und so viel belästigt, dass auch sie für die Frachtschiffahrt kaum noch in Betracht kommen konnte[1]). Im Oktober 1807 erklärten die Kommerzdeputirten: „Die Sicherheit der amerikanischen Schiffe ist sehr problematisch, und sie sind meist aus Besorgniss nach Amerika zurückgegangen;" es gab also, wie es in demselben Schriftstücke heisst, „fast keine Schiffe mehr als die der Hansestädte, um dem vesten Lande die unentbehrlichsten Bedürfnisse seewärts zuzuführen." Die hansestädtischen Schiffe aber waren durch französische und englische Douane- und Blokade-Bestimmungen, diese Blüthen der Kontinentalsperre, in ihrer Bewegung und Verwerthung mehr als genug gehindert.

Je mehr sich der Konflikt Amerikas mit England zuspitzte, um so fühlbarer wurde der Einfluss der durch die Sperre über den Waarenhandel verhängten Krisis. Die Preise der Kolonialwaaren, namentlich Reis und Tabak, erreichten eine stattliche Höhe; und im September 1807 entwickelte sich in Hamburg eine Steigerung der Preise, die, nach einem Monatsberichte, „in mancher Hinsicht denen der brillanten Geschäftsjahre des letzten Jahrzehnts des verflossenen Jahrhunderts ähnlich scheinen." Aber man war weit entfernt davon, sich über den thatsächlichen Zustand Täuschungen hinzugeben; es war nicht „das Spiel des lucrirenden Kaufmanns", sondern die „Folge des aussterbenden Geschäfts". Denn die Waarenzufuhren wurden immer spärlicher; Holland und Triest wurden nun schärferen Absperrungmassregeln unterworfen als bisher, während man in Kopenhagen, wo noch grosse Läger von Zucker, Rum und anderen westindischen Artikeln vorhanden waren, aus Furcht vor Mangel die Ausfuhr derselben verbot. Als im November ein französisches Dekret die Zulassung neutraler, mit Ursprungscertifikaten versehener Erzeugnisse wieder gestattete, machte schon im December die von England verfügte Generalblokade über alle unter französischem Einfluss stehenden europäischen Häfen dieses Dekret wirkungslos.

Zugleich erfolgte nun endgültig über den Verkehr mit Amerika die Entscheidung. Das Verbot, welches England im November 1807 gegen jeden neutralen Handel mit Frankreich und seinen Alliirten, d. h. mit ganz Europa, ausser Schweden, erliess, richtete sich in erster Linie gegen die Vereinigten Staaten, die bisher trotz aller Belästigungen auf dem Ocean

[1]) Vergl. Jefferson am 10. Juli 1807: „The present alarm has had the effect of suspending our foreign commerce. No merchant ventures to send out a single vessel." (Writings IV. 96.)

ihrem neutralen Handel rege Beschäftigung zu verschaffen gewusst hatten. Der Kongress aber antwortete mit einem Embargo auf alle Schiffe in den Häfen der Vereinigten Staaten und brach jeden Handelsverkehr mit Europa ab, Massregeln, die u. A. zur Folge hatten, dass die amerikanische Flagge vom Weltmeer verschwand.

Für Hamburgs Handel mussten diese Ereignisse zunächst eine weitere Preissteigerung aller Kolonialprodukte herbeiführen; die ganze See-Einfuhr von Nordamerika nach den Hansestädten betrug im Jahre 1807/8 nur 229 815 Dollars, davon 24 963 für Waaren nordamerikanischen Ursprungs. Noch Ende Februar 1808 erschienen drei Schiffe aus den Vereinigten Staaten auf der Elbe; es waren für lange Zeit die letzten.

Die grosse Seeschiffahrt Hamburgs hatte nun ein Ende; es ist kein Zufall, dass dies zusammenfällt mit dem Ende der amerikanischen Fahrt; das Verschwinden der amerikanischen Flagge vom Meere war gleichbedeutend mit dem definitiven Ausschluss zahlreicher kontinentaler Seestädte vom transatlantischen Verkehr. Das Wenige, was von dem Handel Hamburgs nun noch übrig blieb, wurde durch Douaneverfügungen verkümmert. Selbst vom Kontinent wurden die Zufuhren von Kolonialwaaren immer geringer; Frankreich verbot die Ausfuhr von Indigo, Baumwolle etc., Dänemark setzte eine grosse Anzahl von Artikeln auf die Ausfuhr-Prohibitivliste; ein französisches Dekret vom 17. April 1808 liess für die Dauer des Embargos die Amerikaner, als im Verdacht, von England zu kommen, in französischen und holländischen Häfen nicht zu. Alles dieses konnte die Preissteigerung nur erhöhen. Wie die Preisschwankungen für einige amerikanische Waaren sich in Hamburg im Jahre 1808 gestalteten, ist aus folgender Liste[1]) ersichtlich:

	Anfang Januar 1808	Höchster Preis im Lauf des Jahres	Am 20. December 1808
Baumwolle — Pernambuco	75 ₰	260 ₰	175 ₰
„ Georgia . .	45	130	88
Cacao — Maranham . .	15 ß Cour.	37 ß Cour,	27 ß Cour.
Kaffee — ordinair . . .	21 ß Bco.	35½ ß Bco.	32½ ß Bco.
Blauholz	30 ℳ Cour.	120 ℳ Cour.	76 ℳ Cour.
Gelbholz	20 ℳ Cour.	70 ℳ Cour.	38 ℳ Cour.
Pernambuckolz	80 ℳ Bco.	186 ℳ Bco.	115 ℳ Bco.
Reis	36 ℳ Cour.	56 ℳ Cour.	40 ℳ Cour.
Tabak — Virginia . . .	9 ß Cour.	15 ß Cour.	14 ß Cour.
„ ord. Maryland .	11 ß Cour.	21 ß Cour.	16 ß Cour.
„ Portorico . .	24 ß Cour.	48 ß Cour.	48 ß Cour.
Zucker, brauner	19 ₰	42 ₰	30 ₰

[1]) Nordische Miscellen X. S. 401.

Was aber namentlich charakteristisch war an der kommerziellen Lage, in der allerdings nicht nur Hamburg, sondern fast der ganze europäische Kontinent sich damals befand, das wird in einem Monatsbericht der „Nordischen Miscellen“ mit folgenden Worten ausgedrückt: Nichts beweise so sehr die gänzliche Störung aller Handelsverhältnisse „als die ungeheure Kluft, welche sich zwischen den beiden Bestandtheilen alles Handels, zwischen den Producenten und Konsumenten, so deutlich ergibt. Alle Anstrengungen von beiden Seiten sind vergeblich, um jenem die Abnahme seiner Erzeugnisse oder Industrie, selbst zu dem mässigsten Werth, diesem seine Bedürfnisse, wenn auch zu dem höchsten, zu verschaffen.“ So z. B. „Der Landeigenthümer in Nordamerika wird seinen Reis jetzt zu 3 Dollars, also Cour-℔ 11 per 100 Pfund sehr schwer verkaufen, während man hier 55 ℔ dafür bewilligt.“

War im Jahre 1808 das bei Weitem wichtigste merkantile Ereigniss das Verschwinden der amerikanischen Flagge vom Ocean gewesen, so war das durch die Aufhebung des Embargo im Februar ermöglichte Wiedererscheinen derselben das wichtigste im folgenden Jahre. Ueberall in Europa fielen sogleich die Preise der Kolonialwaaren, überall hoffte man auf das Eintreffen der neutralen Amerikaner. Aber die Wirkung der Aufhebung des Embargo war doch recht mässig, einerseits durch das Fortbestehen der den Verkehr zwischen England und Amerika verbietenden Non-Intercourse-Act, andererseits durch die Nichtzulassung der Amerikaner in allen unter direktem französischen Einfluss stehenden Häfen. Zu diesen letzteren gehörte Hamburg; und die Erwartungen, die man hier von der freien Bewegung der amerikanischen Flagge hegte, waren nicht allzu hoch gespannt. An direkte amerikanische Zufuhren war zunächst gar nicht zu denken. Dagegen hatte Hamburg einen sehr bedeutenden Antheil an dem recht lebhaften Geschäfte, welches sich in Folge der Ankunft zahlreicher amerikanischer Schiffe in Tönning entwickelte. Nicht weniger als 119 Schiffe kamen 1809 aus Amerika in Tönning an, davon je eins aus Montevideo und Havanna, alle übrigen aus Nordamerika. Es wurde nun an der Hamburger Börse in Waaren gehandelt, die in Tönning und anderen schleswig-holsteinischen Lägern aufgestapelt waren; es war „der Markt im physischen Sinne, der Sammelplatz der Handelsobjekte, nicht der Markt im figürlichen, der Schauplatz der Verhandlung“. Denn in Hamburg selbst war der Vorrath an Kolonialwaaren nur sehr gering. Trotzdem wurde im Sommer die Stadt, wenn auch nur für kurze Zeit, wieder einmal der Mittelpunkt eines regen Geschäftsverkehrs, dessen Vortheile allerdings bei der eigenthümlichen Lage der Dinge nicht ausschliess-

lich den Hamburgern zu Gute kamen. Doch konnte dieser Aufschwung im Geschäft nur so lange dauern, als man noch nicht über das zukünftige Verhältniss zwischen England und Amerika Gewissheit hatte. Als aber die Erneuerung des Verbots der amerikanischen Regierung, mit England zu verkehren, eine bekannte Thatsache geworden war, bedurfte es kaum noch des kaiserlich französischen Dekrets vom 29. Oktober, welches unbedingt die Ein- und Ausfuhr aller Kolonialwaaren durch die Douanelinie verbot, um die Hoffnung auf einen dauernden Geschäftsaufschwung, die man an die Annäherung der amerikanischen Produkte geknüpft, vollständig zu nichte zu machen. Dieses Dekret im Verein mit den dänischen Verfügungen, die Sequester auf alle Kolonialwaaren in den Herzogthümern legten, mussten den übrigen geringen Rest des Hamburgischen Handels total lähmen.

Im Laufe des Jahres 1810[1]) ward die amerikanische Flagge an den deutschen Küsten wieder sehr viel seltener. Zu Tönning löschten nur noch im Januar 10 aus Nordamerika kommende Schiffe; die später hier erscheinenden Amerikaner setzten ihre Reise bald fort, andere, bessere Märkte aufsuchend. Denn Schleswig-Holstein war durch das Fortbestehen des Sequesters, ferner durch das im März 1810 seitens der dänischen Regierung erlassene Verbot der Ausfuhr südwärts von Holstein abgeschnitten von dem grossen deutschen Hinterlande und dessen Konsum, während seewärts der Verkehr aus den Herzogtümern mit den grössten Schwierigkeiten verbunden war. Altona, in der letzten Zeit ein sehr wichtiger Markt für Hamburg, war nun isolirt.

Die Preise der Kolonialwaaren stiegen weiter; Zucker, Tabak, Baumwolle und Farbstoffe, alles wichtige amerikanische Produkte, waren die begehrtesten Artikel, während Kaffee in Folge der grossen Zufuhr aus Amerika im Jahre 1809 und des üppig wuchernden Schleichhandels, wie auch der thatsächlichen Abnahme des Konsums verhältnismässig billig war.

Alle Konjunkturen aber und Spekulationen der handelnden Welt waren im hohen Grade abhängig von der Stellung, welche der amerikanischen Flagge zu Theil werden würde. In den preussischen Häfen war dieselbe im Anfang des Jahres 1810 noch zugelassen, doch war der Einfluss der Zufuhren durch die wenigen Schiffe, die solche weite Reisen machten, auf die Lage des Gesammtmarktes nur gering. Als dann das französische Dekret vom 23. März 1810 sich gegen die Zulassung der amerikanischen Schiffe richtete und die Arrestirung und den Verkauf aller unter ameri-

[1]) Mit dem Motto: „Wills noch nicht besser werden???“ beginnt die Hamburger Einfuhrliste dieses Jahres.

kanischer Flagge in die Häfen des Reichs einlaufenden Schiffe anordnete, schlossen sich auch die deutschen Ostseehäfen den Amerikanern; nur noch Russland stand ihnen offen.

Ende des Jahres besserte sich das Verhältniss Frankreichs zu Nordamerika; dieses hob das Verbot des Verkehrs mit Frankreich auf, während letzteres die Dekrete von Mailand und Berlin für die Vereinigten Staaten ausser Kraft setzte. Um aber nicht durch das an die Amerikaner gemachte Zugeständniss der freien Schiffahrt seine Pläne gegen England aufgeben zu müssen, erliess Napoleon einen sehr hohen Zolltarif, der bezweckte, alle Kolonialwaaren vom Kontinente fern zu halten; es war der Tarif von Trianon[1]). Viele Waaren amerikanischen Ursprungs, wie nordamerikanische Potasche und Häute, wurden mit hohen Zöllen bedacht. Der Tarif wurde natürlich auch auf die besetzten Gebiete, wie die Hansestädte, ausgedehnt[2]). Auch wurden die schon vor dem Erlass eingeführten Waaren der nachträglichen Verzollung unterworfen, eine Bestimmung, die von den Hamburgischen Kommerzdeputirten als ein „Akt der Gewalt“ bezeichnet wurde.

Die Einverleibung Hamburgs in das grosse Empire français konnte in der Stadt vom merkantilischen Standpunkte in Anbetracht der bestehenden Zustände nur als vortheilhaft angesehen werden; ein Gewinn war es schon, dass nunmehr die Abschliessung gegen Holstein aufhörte.

Mit Amerika in Verbindung zu treten oder, was nahezu gleichbedeutend war, wieder selbständigen Kolonialwaarenhandel treiben zu können, dafür schwand nun jede Aussicht. Bis zum Frühjahr 1813 sind keine amerikanischen Waaren direkt auf Seeschiffen nach den Hansestädten verschifft worden. Auch der Verkehr hansischer Schiffe in nordamerikanischen Häfen hörte auf; bereits 1809 waren die Hansestädte mit nur 603 Tons in diesen Häfen vertreten gewesen; 1810 waren es 3712 Tons, 1811: 1282; dann verschwinden die hansischen Flaggen daselbst. Sie wurden vertrieben durch den 1812 ausbrechenden Krieg zwischen England und den Vereinigten Staaten.

Auch der indirekte Verkehr Hamburgs mit den Vereinigten Staaten wurde nun äusserst beschränkt. Bereits früher, namentlich 1808, klagte man, dass die Meeressperre nur sehr kärgliche Nachrichten von Amerika zuliess[3]); jetzt wurde im Mai 1811 kurzweg die Korrespondenz mit Eng-

[1]) Vergl. Kiesselbach a. a. O. S. 131.

[2]) Das Dekret wurde in Hamburg publicirt gegen die Meinung der Kommerzdeputation, die eine Geldzahlung an seiner Stelle vorschlug.

[3]) Nordische Miscellen XI, S. 106.

land verboten. Hierdurch entstand nicht nur im Geschäftsverkehr mit England, sondern vornehmlich mit Amerika eine höchst bedenkliche Wechselstockung. Die übeln Seiten dieser Massregel wurden dem Grafen Chaban dringend vorgestellt. „Plusieurs maisons," so heisst es in der von der Kommerzdeputation am 28. Mai überreichten Beschwerdeschrift, „doivent de l'argent dans l'Etranger, surtout aux Américains. — D'autres maisons encore, et de bien respectable par leur conduite, par leur dévouements aux loix, se trouvent dans le cas d'avoir d'anciens temps une très-grande partie de leur fortune dans l'Espagne, surtout à Cadiz et à la Corogne, dans le Portugal, dans l'Amérique espagnole, au Brésil, à l'Isle Ténériffe, à St. Thomas, et dans d'autres parties du monde. La correspondance pour ces pays et généralement pour les deux Indes ne pouvant se faire et les rentrées des fonds ne pouvant s'opérer malheureusement jusqu'ici que par la voye de l'Angleterre, ce serait une très-grande faveur pour ces maisons que de leur accorder la permission de correspondre par l'Angleterre." — Ueberhaupt musste sich bei der engen Verbindung des amerikanischen Handels mit dem englischen jedes Vorgehen gegen letzteren auch gegen ersteren wenden. Frankreich ging in dieser Richtung zum Theil mit wohlüberlegter Absicht vor; die Identifizirung der Begriffe englische Kolonialprodukte und Kolonialprodukte überhaupt spielt in der ganzen Periode des Kontinentalsystems eine wichtige Rolle [1]). Die Klagen der Kaufleute gegen eine solche Praxis nützte ihnen wenig; so blieb es denn auch ohne Resultat, als im August 1811 die Hamburger Kommerzdeputirten sich beim Gouverneur über die geforderte Angabe des feindlichen Eigenthums beschwerten und erklärten, dass eine Trennung des feindlichen, d. h. englischen, Eigenthums sehr schwer sei, denn man habe grosse Waarendepots auf St. Thomas und „ce qui rentre en remises de ce coté, de l'Amérique et des Indes, ne pent arriver que par l'entremise des Anglais".

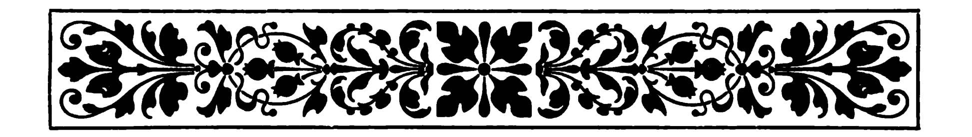
Während des kurzen Intermezzo der Befreiung Hamburgs und der Besetzung durch die Russen im Frühjahr 1813 hatte die Stadt kaum Zeit, sich einem merkantilen Aufschwung hinzugeben. Da England noch mit Amerika sich im Krieg befand, konnte an die Anbahnung eines Verkehrs mit diesem Lande nicht gedacht werden. Welche kommerzielle Stellung man Hamburg in diesen Tagen zugedacht hatte, das sieht man aus einem im April verfassten Promemoria der Kommerzdeputirten, in dem die Aufhebung aller Verfügungen, „die auf die Behauptung einer Neutralität hindeuteten", empfohlen ward; betreffs der Zufuhr von Kriegsmate-

[1]) Kiesselbach a. a. O.

rialien, eines von jeher von Hamburg gepflegten Geschäftszweiges, heisst es daselbst: „Die Ausfuhr von unmittelbaren Kriegsbedürfnissen würde anjetzt nur nach den von Frankreich besetzten Häfen zu verbieten seyn, wenn sich nicht England auch mit Amerika und Dänemark noch im Kriege befände. In Beziehung auf diese Verhältnisse ist Hamburg neutral. Es darf so wenig dem Einen als dem Andern solche Kriegsbedürfnisse zuführen lassen, wohl aber den Russen, Schweden, Preussen, sowie nach Südamerika.“ Praktisch hat Hamburg diesen Vorschlag damals nicht mehr verwerthen können; wie es seine Verbindungen später mit Südamerika, und zwar nicht nur mittelst Kriegsbedürfnissen, anknüpfte, werden wir unten sehen.

Ende Mai war Hamburg wieder in den Händen der Franzosen. Nun aber hatte das Kontinentalsystem, da der ganze Osten den Engländern offen stand, seine Grundlage verloren; für Napoleon war das Interesse dahingeschwunden, Kolonialwaaren vom Kontinent fernzuhalten. Er erlaubte im August der Stadt Hamburg die Einfuhr von je 5000 Quintal amerikanischer Baumwolle und Zucker, von 3000 Quintal Kaffee, 2000 Quintal Thee und 1200 Quintal Pfeffer, und ebenso Bremen die Einfuhr derselben Waaren in geringeren Quantitäten.





V.

HAMBURG UND AMERIKA NACH 1815,

MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER HANDELSVERTRÄGE.

I. Die Vereinigten Staaten.

a. Bis zum Handelsvertrag von 1827.



it den Vereinigten Staaten von Nordamerika konnten die Hansestädte nicht gleich nach ihrer Befreiung vom französischen Joche die Handelsverbindungen wieder anknüpfen. Erst Ende December 1814 wurde in Gent der Friede zwischen Grossbritannien und den Vereinigten Staaten abgeschlossen. Als aber am 17. Mai 1815 nach langjähriger Unterbrechung endlich wieder ein direkt von Nordamerika kommendes Schiff in den Hamburger Hafen einlief, rief dies Ereigniss eine gewisse Sensation in der Stadt hervor. Und in denselben Tagen erhielt man die Nachricht von der Kongress-Akte vom 3. März, die ebenfalls „sehr angenehme Sensation“ [1]) erzeugte. Diese Akte stellte hinsichtlich der Behandlung in Handel und Schiffahrt andern Nationen gegenüber das Princip der Reciprocität auf und stellte dem Präsidenten anheim, die Aufhebung der differentiellen Behandlung fremder Schiffe und Waaren für jede Nation zu verfügen, hinsichtlich welcher er überzeugt sei, dass der Unterschied der Zölle etc. zum Nachtheil der Vereinigten Staaten aufgehoben sei. Da Hamburg sich in dieser Lage befand,

---

[1]) Nach den Monatsberichten über den Hamb. Handel von Gaedechens (Handschrift der Kommerzbibliothek).

die unterschiedliche Behandlung zwischen Bürgergut und fremdem Gut nicht mehr bestand, so gab man sich hier der sicheren Hoffnung hin, der Vortheile, die jene Akte in Aussicht stellte, sofort theilhaftig zu werden. Das Interesse an einem baldigen Inkrafttreten jener amerikanischen Reciprocitätsbestimmung für Hamburg war aber sehr lebhaft, da die differentiellen Abgaben im entgegengesetzten Falle hoch waren.

Der Senat richtete desshalb am 13. November 1815 an den Präsidenten der Vereinigten Staaten ein Schreiben, in dem mit Rücksicht darauf, „dass, zufolge der bestehenden Hamburgischen Gesetze und Zollverordnungen, die amerikanischen Schiffe und deren Ladungen in unserer Stadt und Häfen keinen grösseren Zöllen, Abgaben und Lastgeld unterworfen sind, als die eigenen Hamburgischen Schiffe und deren Ladungen“ um eine Ausdehnung der amerikanischen Akte vom 3. März auch auf die hamburgischen Schiffe und Waaren gebeten wurde.

Hierauf erfolgte unter dem 6. Juni 1816 Seitens des Präsidenten eine zwar höfliche und freundschaftliche Antwort, die man aber nur als ausweichend betrachten konnte[1]). Die Antwort, so meinte man in Hamburg, „schien anzudeuten, dass die Regierung der amerikanischen Staaten abgeneigt sei, unserer Flagge die Benutzung des in der Konvents-Akte vom 3. März v. J. gemachten Vorbehalts zuzulassen; dass sie die Absicht haben, die Frachtfahrt für die Flagge der amerikanischen Staaten zu erhalten; oder dass sie doch die Gleichstellung unsrer Flagge von den Bedingungen eines besondern Vertrages abhängig machen wolle, deren Art und Umfang wir noch nicht kennen.“

Klar war man aber über das, was die Vereinigten Staaten eigentlich wollten, nicht; der Widerspruch, der zwischen der Akte von 1815 und der Zurückhaltung bestand, die von den Vereinigten Staaten hinsichtlich der Bemühungen der Hansestädte — wie auch andern Staaten —, der durch diese Akte in Aussicht gestellten Vortheile bei Gewährung vollkommener Gegenseitigkeit theilhaftig zu werden, gezeigt wurde, schien unerklärlich. Der Senat schrieb desshalb einen zweiten Brief an den Präsidenten, in welchem bemerkt wurde, „dass man diesseits auch zu einer förmlichen Konvention zum Behuf der Gleichstellung der Rechte erbötig sei“; doch ist auf dieses Schreiben nie eine Antwort erfolgt.

Besseren Erfolg hoffte man zu erreichen, nachdem Anfang 1817 ein

---

[1]) Der Brief ist 1842 verbrannt.

Generalkonsul für die Vereinigten Staaten[1]), der „in den Stand gesetzt wird, sich von den eigentlichen Absichten der Regierung der Vereinigten Staaten zu unterrichten", in der Person von Carl Nikolaus Buck in Philadelphia ernannt worden war. —

Was die von den Amerikanern 1815 proklamirte Reciprocität in Wahrheit bedeutete, darüber sollten die Akten der Jahre 1817 und 1818 genügende Aufklärung geben.

Durch drei Akten (vom 14. Januar, 1. und 3. März 1817) wurde bestimmt, dass alle fremden Schiffe, die keinen Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen hatten — d. h. also die Schiffe aller Nationen ausser England —, nun 50 Cents per Ton Zoll und ebensoviel Leuchtgeld zahlen sollten; dagegen zahlten amerikanische und englische Schiffe nur 6 Cents Zoll und überhaupt kein Leuchtgeld.

Endlich hob eine Proklamation des Präsidenten Monroe vom 1. August 1818 den Unterschied in Betreff des Lastgeldes, der bisher zwischen amerikanischen und hanseatischen Schiffen bestanden hatte, auf. Damit war der hanseatischen Rhederei eine bedeutende Erleichterung geschaffen; denn bisher hatte ein Hamburgisches Schiff für $^1/_2$ Last $2^1/_2$ Dollars bezahlen müssen, ein amerikanisches Schiff, das in Hamburg ankam, aber für die ganze Last nur 40 β Courant. War hinsichtlich des Lastgeldes nunmehr die Reciprocität hergestellt, so war man dagegen mit der weiteren Bestimmung jener Proklamation in den Hansestädten mit Recht sehr unzufrieden. Durch diese Bestimmung wurde nämlich hinsichtlich des Zolles die Einfuhr der hanseatischen Erzeugnisse und Manufakturen in hanseatischen Schiffen der Einfuhr in amerikanischen Schiffen gleichgestellt. Diese Bestimmung stand im krassesten Widerspruch mit der von den Vereinigten Staaten 1815 allgemein verheissenen Reciprocität; während ein amerikanisches Schiff unbeanstandet mit den Produkten der Heimath die Erzeugnisse China's und Brasiliens nach

[1]) Das Hamburgische Generalkonsulat in den Vereinigten Staaten war seit dem im Sommer 1800 erfolgten Tode von Ross erledigt; der damals zum Ersatz empfohlene Herr L. Krumbhaar in Philadelphia wurde nicht gewählt. Erst im Oktober 1815 regte der Senat die Wiederbesetzung des Postens mit eventueller Verlegung nach dem nunmehrigen Sitz der Regierung, Washington, an. Die Kommerzdeputirten erklärten sich aber für Philadelphia, als einen Hauptort des hiesigen Handels nach Amerika; dagegen empfahl der um Rath gefragte David Parish, der in Aussicht genommen war für diesen Posten, dann aber seiner nothwendigen Anwesenheit in Antwerpen wegen ablehnte, Washington als Sitz des Generalkonsuls. Zuletzt entschied man sich für Philadelphia, was, wie die Folgezeit lehrte, nicht im Interesse des Hamburgischen Handels gewesen ist.

Hamburg führen durfte, ohne hierselbst irgendwelchen höheren Abgaben unterworfen zu werden, sollte der Hamburger nur hinsichtlich der von ihm nach Amerika eingeführten hansestädtischen Produkte und Manufakturen von den discriminirenden Abgaben befreit sein.

Nun musste den Hamburgern die Bedeutung jener gefeierten amerikanischen Reciprocitätsakte klar werden; denn bisher war es schwer gewesen, den räthselhaften Widerspruch zu lösen, der darin lag, dass Amerika im Allgemeinen den Grundsatz der Reciprocität aussprach, im Besonderen aber derselben Beschränkungen auferlegte. Nun wurde es offenbar, dass in dem eigenthümlichen handelspolitischen Verhältniss der Vereinigten Staaten zu England der Grund zu jenem Widerspruche lag. Beide Staaten hatten gleich nach dem Frieden von Gent einen Handelsvertrag geschlossen, der in § 2 die Abschaffung aller ungleichen Abgaben von beiden Seiten, bei Einfuhr und Rückzoll, festsetzte. England aber war durch seine eigenthümlichen Schiffahrtsgesetze nicht in der Lage, eine unbeschränkte Zulassung fremder Waaren in fremden Schiffen dulden zu können; England konnte Produkte eines andern Landes bei sich nur durch Schiffe dieses Landes oder durch brittische Schiffe zulassen, keineswegs aber und unter keiner Abgabe durch die dritte Flagge. Die Vereinigten Staaten, denen von England eine Ausnahme von der Navigationsakte nach dieser Richtung nicht gewährt wurde, hatten keine Veranlassung, den Engländern ihrerseits eine nicht auf Gegenseitigkeit beruhende Konzession zu machen. Da die beiderseitige Zulassung in dieser Beziehung unmöglich war, wurde im Vertrage nur die Aufhebung der bestehenden discriminating duties für die respektiven Landeserzeugnisse ausgesprochen; die Einführung dritter Landeserzeugnisse durch die Schiffe der Kontrahenten blieb unberührt. Zunächst liess also Amerika den alten höheren Zoll bestehen und machte, noch ehe der Vertrag mit England formell abgeschlossen war, durch die erwähnte Akte vom 3. März 1815 den in jenem Vertrag aufgestellten Grundsatz allgemein; denn es war vorauszusehen, dass nach Abschluss des englischen Vertrages andere Mächte dieselbe Reciprocität verlangen würden. Diese allgemeine Verfügung konnte aber nicht weiter ausgedehnt werden, als sie mit England stipulirt worden war, und musste dieselben Einschränkungen erhalten. Die anderen seefahrenden Nationen aber, wie die Hansestädte, konnten sich nur schwer die Ungerechtigkeit erklären, die darin bestand, dass Amerika eine Reciprocität festsetzte, die strikt war nur in Betreff der Produkte der resp. Länder, die aber sich hinfällig zeigte in Hinsicht auf die Einfuhr fremder Erzeugnisse. Und

diese Ungerechtigkeit wurde noch erhöht dadurch, dass Amerika Englands grundsätzlichem Verbot gegenüber nur einen um wenige Procente erhöhten Zoll forderte, während es den anderen Nationen gegenüber die Reciprocität nur in Betreff der Zulassung überhaupt gelten liess, ohne das Wie zu betrachten.

Und mit diesem Wie waren, wie gesagt, die Hamburger sehr unzufrieden. Denn die Folgen jener Proklamation von 1818 konnten für den Hamburgisch-amerikanischen Handel nur höchst nachtheilig sein. Die Hansestädte lebten vom Handel, sie waren keine produzirenden Länder, bei denen von einer Ausfuhr eigener Produkte und Manufakturen die Rede sein konnte. Wollten die Amerikaner die Zollermässigung nur Produkten der Hansestädte auf hansischen Schiffen zugestehen, d. h. nur den wenigen hunderttausend Einwohnern dieser Städte die Vortheile der Reciprocität in Amerika zu Theil werden lassen, so konnten andererseits die Hansestädte mit Recht geltend machen, dass, wenn sie den freien Handel in ihren Häfen nur den Waaren gestatteten, die zum Bedarf und Konsum dieser Städte nothwendig waren, nur wenige Schiffsladungen in Betracht kommen würden. Amerika verlangte reciproke Behandlung in den Hansestädten für eine Einfuhr, deren Werth im Jahre 1816 beinahe 10 Millionen Mark Courant betrug und zu $^1/_8$ aus nichtnordamerikanischen Produkten bestand; diese Waaren im Werth von 10 Millionen waren aber doch nur zu einem kleinen Bruchtheil für den Hamburgischen Konsum bestimmt. Als Aequivalent dafür bot Amerika, dass hier Hamburgische Erzeugnisse in Hamburgischen Schiffen frei von discriminating duties eingeführt werden durften. Solche für den Export nach den Vereinigten Staaten in Betracht kommende Erzeugnisse waren, wie die Kommerzdeputation auseinandersetzte, höchstens Schiffsblatt (copper in sheets), Papierlumpen (rags), Artikel, die beide in Amerika überhaupt nicht zollpflichtig waren. —

Eine Reciprocität, wie sie so von Amerika geboten wurde, musste illusorisch erscheinen; und der Kommerzdeputirte Haller, der in ausführlicher Denkschrift diese Verhältnisse beleuchtete, meinte, man könnte sich kaum denken, dass die Vereinigten Staaten uns so etwas zumutheten.

In der Auffassung der Sache waren sich die Hamburgischen massgebenden Faktoren vollkommen einig. Auch gewährte die erst kürzlich — am 20. April 1818 — erlassene, hinsichtlich Hollands die discriminating duties aufhebende amerikanische Kongressakte einen Anhalt, daran die Wünsche Hamburgs zu knüpfen waren. Diese Akte erklärte nämlich ausdrücklich, dass unter holländischen Produkten und Manufakturen

auch dasjenige verstanden werden solle, was gewöhnlich von einem holländischen Hafen verführt werde [1]).

War eine solche Erklärung für Holland erlassen, d. h. für ein Land mit eigner Industrie und Landwirthschaft, so war sie für die Hansestädte in noch weit höherem Maasse berechtigt und nothwendig! Doch hoffte man noch mehr zu erreichen, nämlich, „dass Alles, was auf Hamburgischen Schiffen kommt, es möge dieses in Produkten Hamburgs, in Erzeugnissen benachbarter Länder oder in ganz fremden Gegenständen bestehen, nur denselben Gefällen unterworfen werde, welche in amerikanischen Schiffen darauf lasten".

Demgemäss wurde Generalkonsul Buck instruirt. Er fand bei seinen Bemühungen kräftige Unterstützung Seitens des preussischen Ministerresidenten Greuhm in den Vereinigten Staaten, der hierbei ja auch ein preussisches Interesse vertrat; denn es konnte Preussen nicht gleichgültig sein, dass die Ausfuhr seiner Produkte über die Hansestädte nach Nordamerika erschwert wurde. Beide vereinten ihre Vorstellungen in Washington.

Im Kongresse machte man zwar, als die Sache zur Sprache kam, besonders geltend, dass Preussen bei dem landwärts stattfindenden Import von Tabak und andern amerikanischen Produkten, auch Kolonialwaaren, höheren Zoll fordere als bei der Einfuhr seewärts; es könne desshalb nicht unbillig sein, wenn preussische Produkte, von nichtpreussischen Häfen exportirt, auch höhere Zölle bezahlen müssten. „Doch schien," wie Buck schrieb, „im Allgemeinen eine günstige Stimmung für Hamburg zu sein."

Die Akte vom 3. März 1819, die aus diesen Verhandlungen als Resultat hervorging, dehnte „in all its provisions and limitations" die Holland betreffende Akte vom 20. April 1818 auf Hamburg, Bremen und Preussen aus, gewährte also die Zollbegünstigung auch Hamburgischen und Bremischen Schiffen mit Waaren, für welche Hamburg und Bremen die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen waren. Zugleich wurde festgesetzt, dass sowohl die Bestimmungen dieser Akte als auch diejenigen der Akte vom 5. März 1815, die zuerst im Allgemeinen das Reciprocitätsprinzip aussprach, nur bis zum 1. Januar 1824 in Kraft bleiben sollten. Bis dahin glaubte die amerikanische Regierung genügend erprobt zu haben, ob die von ihr beobachtete Handelspolitik, wie sie sich in den erwähnten Akten dokumentirte, im Interesse Amerika's läge.

---

[1]) „So far as the same respects the produce or manufactures of the territories in Europe of the King of the Netherlands, or such produce and manufactures as can only be, or most usually are, first shipped from a port or place in the kingdom aforesaid."

In Hamburg war man sehr unzufrieden über diese Zeitbeschränkung; doch schrieb Buck, es sei nichts dagegen zu machen; Greuhm habe erklärt, dass seine Regierung sich dabei beruhigen wolle.

Mit dem, was durch dieses Gesetz erreicht war, mussten sich die Hansestädte nun zunächst zufrieden geben. Zwar zeigte die Praxis, dass die Amerikaner die Worte „such produce and manufactures, as can only be or most usually are first shipped from Hamburg or Bremen" bei Weitem nicht auf alle in den Schiffen dieser Städte ankommenden Waaren anzuwenden geneigt waren. Aber auf deutsche Fabrikate, wie namentlich Leinen, wurden die früher entrichteten höheren Auflagen zurückerstattet; und im Allgemeinen bewiesen sich die amerikanischen Zollbehörden liberal. Doch liess die oft einseitige Interpretation der Reciprocitätsproklamation seitens der amerikanischen Regierung und einzelner Zollbehörden den hansestädtischen Schiffen gegenüber eine definitive Regelung der Angelegenheit auf dem Vertragswege immer nothwendiger erscheinen.

Mit dem Ausserkrafttreten der Akte vom 3. März 1819 am 1. Januar 1824 hoffte man in Hamburg nun vollständige Reciprocität seitens Amerika's zu erreichen. Schon vorher war den Amerikanern eine Konzession gemacht worden, durch welche man beabsichtigte, sich ihnen im Hinblick auf die erstrebte vollständige Reciprocität entgegenkommend zu erweisen.

In Hamburg war damals noch immer für die ausserdeutschen Staatsangehörigen die alte Zehntenabgabe in Kraft, die den Abschoss von den von auswärts gehenden Erbschaften, Mitgiften oder sonstigen Kapitalien und die Nachsteuer von den Auswandernden unter sich begreift[1]). In Betreff dieser Abgabe richtete am 23. Januar 1822 der Staatssekretär der Vereinigten Staaten, John Quincy Adams, eine Note an den amerikanischen Konsul in Hamburg, Cuthbert, in der es hiess: „As no similar tax is enacted in any port of the U. St. from citizens of the Hanse Towns, it is obviously just, that all citizens of the U. St. should be exempted from every such exaction in them, and I am directed by the President of the U. St., to request that you would present the same as soon as possible to the Burgomasters and Senate of Hamburg for their consideration, in the confident hope, that they will immediately put an end to an exaction so injurious to the citizens of this Union".

Nun bestand allerdings diese Abgabe nicht nur für die amerikanischen Unterthanen, sondern für alle Fremden; auch war bei dem Begriff

[1]) Vergl. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung II. 103 (2. Aufl.).

der Reciprocität stets nur an Handels- und Schiffahrtseinrichtungen gedacht. Im Hinblick aber auf das Wichtigere, was man von den Amerikanern zu erlangen hoffte, konnte ein Zugeständniss dieser Art nicht schwer werden. „Alles komme darauf an,“ so schrieben am 19. März 1823 die Kommerzdeputirten an den Senat, „dass man bei der amerikanischen Regierung wohlwollende Stimmung finde. Dazu dürfte aber sehr beitragen, wenn die dem Vernehmen nach von dort aus gewünschte Aufhebung des Zehnten beliebt würde.“ Auch wurde auf Bremen hingewiesen, wo diese Abgabe kürzlich aufgehoben sei: „Bei der grossen Wichtigkeit des nordamerikanischen Handels würde es an sich schon nicht unbedenklich sein, in den Beweisen der Willfährigkeit gegen die Wünsche der amerikanischen Regierung sich von der Nachbarstadt übertreffen zu lassen, zumal in einem Zeitpunkte, da man neue Handelsbegünstigungen dort nachsuche. Sei es aber vollends begründet, dass die Amerikaner die Aufhebung des Zehnten auf Grund der Reciprocität verlangten, so dürfte schwerlich zu erwarten sein, dass eine auf ihre Rechte so eifersüchtige Regierung unter solchen Umständen auf unsere ebenfalls nur auf Reciprocität begründeten Anträge die geringste Rücksicht nehmen werde.“

Der Senat trat dieser Anschauung vollkommen bei und beantragte am 12. Juni 1823 bei der Bürgerschaft die Mitgenehmigung für die Aufhebung dieser Abgabe „gegen alle Staaten, welche eine Reciprocität beobachten werden“. In der Motivirung wurde ausdrücklich hervorgehoben, „dass, nach einer Mittheilung unseres Generalkonsuls in Philadelphia, man am Kongresse eine bestimmte Erklärung, dass diese Abgabe in Hinsicht der Vereinigten Staaten aufgehoben sei, erwarte“. Die Bürgerschaft gab ihre Genehmigung, und die Abgabe wurde abgeschafft.

Ob und wie weit dieses Zugeständniss von Einfluss auf die amerikanische Regierung gewesen, vermögen wir nicht zu sagen.

Wenn aber Hamburg gehofft hatte, durch diese Konzession wesentlich mehr auf handelspolitischem Gebiete zu erreichen, als bisher, so erwies diese Hoffnung sich als eitel. Denn vollkommene Reciprocität bot auch die neue Akte vom 7. Januar 1824, die schon vom 1. Januar an in Kraft trat, nicht. Sie war thatsächlich eine Wiederholung der Akte vom 3. März 1819, aber nun ausgedehnt auf die Hansestädte, Holland, Preussen, Oldenburg, Norwegen, Sardinien und Russland. Wichtig für die Hansestädte war einzig, dass die Dauer dieser Akte unbeschränkt und abhängig gemacht war von der Dauer der seitens der betreffenden Staaten den Amerikanern gewährten Reciprocität.

b. Der Handelsvertrag von 1827.

Die Vorverhandlungen.

Mit der Präsidentschaft von John Quincy Adams, dem der vortreffliche Staatssekretär Clay zur Seite stand, machte die Handelspolitik der Vereinigten Staaten einen wichtigen Schritt vorwärts. Diese Männer erkannten, dass für ihr Land der Zwischenhandel und die freie Frachtfahrt von hervorragendem Werte seien und dass durch eine besondere Begünstigung des Handels nach dieser Richtung hin am besten der mächtigen Rivalität der Engländer entgegengewirkt werden könne. Schon in seiner an den Kongress gerichteten Botschaft wies Adam darauf hin, dass „one important restriction“ noch immer der vollkommenen Reciprocität im Wege stehe; die Differentialabgaben in Zoll und Tonnengeld seien nur aufgehoben für Waaren, die ihrem Ursprung nach aus dem Lande stammten, in dem das betreffende Schiff beheimathet sei, oder die von den gewöhnlichen Ausfuhrhäfen verschifft seien. Der Präsident empfahl dem Kongress die Erwägung, ob man diesen „remnant of restriction“ fallen lassen wolle.

In einer Anzahl von Handelsverträgen wurde dann in der nächsten Zeit das in dieser Botschaft vorgeschlagene Princip thatsächlich durchgeführt. Noch im December 1825 schlossen die Vereinigten Staaten einen Handelsvertrag ab auf der Basis nunmehr vollkommener Reciprocität, die auf die Gleichstellung im Zoll der Schiffe und Waaren, aus jedem fremden Lande kommend, ausgedehnt war; dies war der Vertrag mit Centralamerika oder Guatemala. Allerdings war der Vortheil dieses Vertrages ausschliesslich auf Seiten der nordamerikanischen Republik; denn Guatemala besass keine Handelsflotte, und die Gefahr, dass es mit eigenen Schiffen den nordamerikanischen Rhedern in der Frachtfahrt Konkurrenz machen werde, lag in weiter Ferne. Doch blieben die Vereinigten Staaten nicht bei diesem Vertrage stehen. Es folgte am 26. April 1826 der Vertrag mit Dänemark, der in gleicher Weise die Gegenseitigkeit festsetzte und für die übrigen seefahrenden Nationen um so lockender sein musste, dem dänischen Beispiel zu folgen, als die Dänen eine lebhafte und ausgedehnte Rhederei betrieben.

Dieser letztere Vertrag hatte für die Vereinigten Staaten nicht nur den idealen Werth, welcher in der durch ihn stattfindenden Bekräftigung des Reciprocitätssystems lag, sondern namentlich den recht realen Vortheil, der in der Gewährung des freien Handels mit den westindischen Besitzungen Dänemarks bestand; denselben Vortheil bot der im Sommer

1827 mit Schweden abgeschlossene Vertrag. Mit Rücksicht auf das Monopol Englands auf den Handel mit dem brittischen Westindien war dieser Gewinn sehr werthvoll.

Für die Hansestädte war die Kunde von dem nordamerikanisch-dänischen Vertrage — die nach Hamburg merkwürdigerweise erst im Februar 1827 gelangte — das Signal, nunmehr die Anknüpfung von Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten energisch ins Auge zu fassen.

Der Verkehr der Hansestädte mit Nordamerika hatte sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Es waren in Hamburg angekommen aus den Vereinigten Staaten 1819: 42, 1820: 39, 1821: 42, 1822: 36, 1823: 54, 1824: 40, 1825: 39, 1826: 30, 1827: 50 Schiffe.

Es liefen ein in amerikanischen Häfen von den Hansestädten und übrigen deutschen Häfen, welch letztere aber nur sehr geringen Antheil an diesem Verkehr hatten:

1820/21:	18 704 Tons	(14 524 amerikan.,	4180	fremde)
1821/22:	11 121 „	(6 208 „	4913	„)
1822/23:	18 605 „	(12 101 „	6504	„)
1823/24:	21 582 „	(13 856 „	7726	„)
1824/25:	12 902 „	(8 601 „	4301	„)
1825/26:	19 396 „	(14 537 „	4859	„)
1826/27:	22 927 „	(18 792 „	4135	„)

Und es liefen aus von amerikanischen Häfen nach den Hansestädten etc.:

1820/21:	21 399 Tons	(17 308 amerikan.,	4091	fremde)
1821/22:	20 907 „	(15 750 „	5157	„)
1822/23:	31 251 „	(19 504 „	11 747	„)
1823/24:	21 025 „	(11 052 „	9973	„)
1824/25:	23 748 „	(17 260 „	6488	„)
1825/26:	18 447 „	(13 510 „	4937	„)
1826/27:	30 981 „	(25 274 „	5707	„)

Welch bedeutender Waarenhandel aber durch diese Frachtfahrt vermittelt wurde, ersieht man daraus, dass in den 7 Jahren 1820/21 bis 1826/27 der Werth der Ausfuhr aus den Hansestädten nach den Vereinigten Staaten zusammen 14¼ Millionen Dollars betrug, während nach Deutschland direkt aus letzterem Lande eingeführt wurde für fast 18 Millionen Dollars; von letzteren waren aber nur für etwa 9½ Millionen nordamerikanische Produkte, das übrige „foreign produce“.

Man sieht aus diesen Zahlen, dass ein mehrfaches Interesse für die Hansestädte bestand, ihre Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten, vertraglich und zwar auf Grundlage vollkommener Reciprocität gesichert

zu sehen. Zunächst aus dem allgemeinen Gesichtspunkt der grossen Bedeutung dieses Handelsverkehrs, der durch vertragsmässige Festsetzungen sich ohne Zweifel ausdehnen musste. Ferner konnte den Hansestädten und den Handel- und Schiffahrt-Treibenden in ihnen nicht verborgen bleiben, wie es auch aus jenen Zahlen hervorgeht, dass der überwiegende materielle Vortheil des Verkehrs zwischen den Hansestädten und Nordamerika auf Seiten letzteren Landes lag. An der Frachtfahrt hatten den bei Weitem grösseren Antheil die Amerikaner; sie führten auf ihren nationalen Schiffen unbeanstandet die Produkte aller Länder Amerika's und Asiens nach den Hansestädten, während diese bei der Einfuhr in die Vereinigten Staaten lästigen Beschränkungen, wie wir oben sahen, unterworfen waren, Beschränkungen, die auf die hansestädtisch-nordamerikanische Frachtfahrt — trotz der bedeutenden direkten transatlantischen Ausfuhr aus Deutschland — einen hemmenden Einfluss haben musste.

Solange die Vereinigten Staaten noch keiner andern Nation die volle Gegenseitigkeit, wie sie von den Hansestädten erstrebt wurde, vertragsmässig gewährleistet, hatten die Hansestädte, nach den Erfahrungen, die sie seit 1815 in dieser Richtung gemacht, es vorgezogen, von weiteren Bemühungen auf diplomatischem Wege abzustehen.

Auch als der Hamburgische Vicekonsul in New-York, Schmidt, im März 1826, auf die obenerwähnte Botschaft des Präsidenten vom December 1825 hinweisend, mittheilte, dass im Kongress demnächst die Aufhebung der differentiellen Abgaben für solche fremde Nationen, die die Amerikaner in den Zöllen auf Schiffe und Ladungen mit ihren eigenen Unterthanen gleichstellten, in Vorschlag kommen werde, und auf die Wichtigkeit, diesen Zeitpunkt zu benutzen, um diese Begünstigung auch für Hamburg zu erlangen, aufmerksam machte, war man hierauf nicht eingegangen, sondern hatte den Vorschlag ruhig ad acta gelegt.

Der dänische Vertrag legte die Nothwendigkeit, nun selbständig vorzugehen, durch die Erscheinungen auf dem Gebiete der Seefahrt, die er sogleich zur Folge hatte, dringend nahe. Man machte nämlich die unerfreuliche Erfahrung, dass sich in erhöhtem Maasse den dänischen Schiffen die Frachten nach Nordamerika zuwandten.

Die Kommerzdeputation in Hamburg empfahl desshalb am 9. Februar 1827 dringend die Anknüpfung von Verhandlungen, und der Senat erklärte sich vollkommen einverstanden [1]). Als zweckmässigstes Mittel, um

[1]) Ueber die Verhandlungen betr. diesen Handelsvertrag, besonders vom Standpunkt Bremens, vergl. auch Lindeman, Zur Geschichte der älteren Handelsbeziehungen Bremens mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika (Bremisches Jahrbuch Bd. IX, S. 124 ff.).

zum Ziel zu gelangen, wurde die Abordnung eines Gesandten nach den Vereinigten Staaten erkannt. In der Person des Ministerresidenten der Hansestädte in Paris, dem Schwiegersohn des berühmten John Jacob Astor, Vincent Rumpff, einem geborenen Hamburger, fand man einen sehr geeigneten Unterhändler; er erklärte sich auf Anfrage seitens des Syndikus Sieveking gern bereit, die Mission zu übernehmen.

Nachdem am 11. April 1827 der Hamburgische Senat Bremen und Lübeck seine Absicht mitgetheilt, „eine Gesandtschaft nach Washington zur Verhandlung einer Kommerz-Konvention mit der Regierung der Vereinigten nordamerikanischen Staaten im Laufe des gegenwärtigen Jahres baldthunlichst abzuordnen“, und die Theilnahme an dieser Unternehmung anheimgestellt hatte, erklärten diese beiden Städte ihr Einverständniss und ihre Geneigtheit zu gemeinschaftlichem Vorgehen.

Bevor nun die Expedition im August vor sich ging, wurden einleitende und orientirende Schritte nach mehreren Seiten unternommen. Syndikus Sieveking überreichte im März in London dem dortigen amerikanischen Gesandten Galatin ein Promemoria, ohne aber dass es ihm oder dem Generalkonsul Colquhoun wie auch später Gildemeister, der ebenfalls eine Denkschrift einreichte, gelang, dem amerikanischen Diplomaten mehr als allgemeine Redensarten zu entlocken [1]).

Naturgemäss war man in den Hansestädten sehr gespannt auf die Aufnahme, die ihr Gesandter in Washington finden werde, und auf den Erfolg seiner Sendung; und wenn Sieveking und Colquhoun in London über den voraussichtlichen Erfolg der Sendung Rumpff's den Amerikaner zu sondiren suchten, so geschah das in Beobachtung eines allgemein üblichen diplomatischen Brauches und nicht, wie Galatin in seine Heimath berichten zu müssen meinte, mit Rücksicht auf die grosse Oekonomie der Hansestädte, die die Sendung unterlassen würden, wenn der Erfolg zweifelhaft sei [2]). Dass man von Seiten der Hansestädte keine grossen Erwartungen von den Besprechungen mit Galatin hegte, geht schon hervor aus einem Briefe des Bremischen Senators Gildemeister aus Paris vom 12. März 1827 an Smidt, in dem es heisst: „Mit Galatin werden Sieveking und ich natürlich wegen eines mit Nordamerika abzuschliessenden Traktats reden; doch wird wohl nichts geschehen können,

---

[1]) Vergl. Galatin in seinem Schreiben an Clay vom 3. Mai 1827. (Private correspondence of Clay, ed. Colton, S. 161.)

[2]) Ebenda „The Government of the Hanse Towns is very economical; the sending a minister abroad, is for them an extraordinary measure, and as three months will elapse before Mr. Rumph's intended departure, I suppose, they would wish to know whether there is a reasonable prospect of his succeeding.“

als einmal in das Haus zu hören und Ideen auszutauschen; denn G. ist sicher nicht instruirt."

In Brüssel und Paris hatte Gildemeister Besprechungen mit amerikanischen Diplomaten, dort mit dem Gesandten Brown, hier mit dem Geschäftsträger Hugher[1]).

Auf Grund dieser Vorbesprechungen, sowie konsularischer Berichte hatte man in den leitenden Kreisen der Hansestädte die Ansicht geschöpft, dass der Zeitpunkt für eine Verhandlung sehr günstig gewählt sei und man in Washington mit offenen Armen aufgenommen werden würde.

Hugher sprach sich „äusserst günstig und theilnehmend über die Hansestädte" aus und meinte, auf ähnliche Weise, wie mit Guatemala, würden die Vereinigten Staaten wohl auch mit jenen abzuschliessen geneigt sein[2]).

Vom Hamburger Senat wurde für Rumpff eine Instruktion ausgearbeitet, die von den beiden Schwesterstädten genehmigt wurde. Darin wurde Rumpff instruirt, bei den Verhandlungen den Vertrag mit Dänemark zu Grunde zu legen: „Wenn die drei Städte den Dänen im Handel und der Schiffahrt gleichgestellt werden, so ist der eigentliche Zweck der Unterhandlung erreicht." Auf einzelne Punkte der Instruktion werden wir bei der Besprechung der eigentlichen Verhandlung zurück kommen.

Die Verhandlungen in Washington.

Rumpff reiste, mit den gehörigen Vollmachten versehen, über Havre nach New-York und von dort nach Washington, wo er am 2. November 1827 eintraf. Aus den sehr eingehenden Berichten, die er seinen Auftraggebern einsandte, sind wir in der Lage, über den Verlauf der Verhandlungen ein ziemlich deutliches Bild geben zu können.

Er hatte zunächst Musse, das Terrain, auf dem er operiren sollte, einem genauen Studium zu unterwerfen. Mit dem Präsidenten Adams, der ihm dort als „etwas moros und bitter" geschildert wurde, kam er geschäftlich in keine unmittelbare Berührung; bei der Audienz, die ihm gewährt wurde, versicherte der Präsident ihm, „dass es dem hiesigen Gouvernement zum grossen Vergnügen gereiche, die freundschaftlichen und kommerziellen Relationen mit den Hansestädten, zu denen sich die Vereinigten Staaten durch die Sympathie analoger politischer Institutionen hingezogen fühlten, fester und enger zu knüpfen, und dass dies schon längst der Wunsch der Regierung gewesen wäre." Trotz dieser

[1]) Sieveking's Berichte sind leider 1842 verbrannt.
[2]) BM. Smidt an BM. Bartels, d. d. Bremen, 15. März 1827.

freundlichen Aeusserungen, nach denen die Hansestädte als vollkommen gleichberechtigt neben den Vereinigten Staaten anerkannt wurden, meinte Rumpff, dass noch kurz vor seiner Ankunft die amerikanische Regierung geschwankt habe, ob sie mit den Hansestädten auf gleichem Fuss unterhandeln solle. Die Ursache lag darin, dass man „bisher keinen richtigen Begriff von unserer jetzigen politischen Stellung und von unserem Platz im deutschen Staatenbunde gehabt hat“. Deutschland und seine politischen Einrichtungen waren den Amerikanern wenig bekannt. Das Deutschland vor 1806 war auch dem erfahrenen Präsidenten Adams, der nur „Reichsfürsten“ kannte[1]), vertrauter als der neue Deutsche Bund. Noch die Akte vom 7. Januar 1824 spricht von den Hansestädten als den „Imperial Hanseatic Cities“. Es kam hinzu, dass eine hansestädtische Gesandtschaft noch nie in den Vereinigten Staaten erschienen war.

Nachdem Rumpff aber sich als leibhaftiger, bevollmächtigter Minister der Hansestädte der amerikanischen Regierung vorgestellt und manche Missverständnisse aufgeklärt hatte, war man über Alles im Klaren.

Der Mann, mit dem Rumpff es bei der Unterhandlung zu thun hatte, war der Staatssekretär Henry Clay; dieser war von den Vereinigten Staaten mit der Verhandlung beauftragt. In Clay fand Rumpff einen ebenso tüchtigen und erfahrenen wie allen unnützen Formalien abholden Unterhändler. Ersterer drückte selbst den Wunsch aus, „dass wir alle unnütze Schreibereien — vermeiden möchten. Noten und Memories wären erforderlich, meinte er, wenn man sich nicht verstehen könne oder nicht verstehen wolle.“ Diesem Wunsche kam Rumpff gern entgegen.

Schon aus der vorbereitenden Konferenz, die Clay und Rumpff hatten, nahm letzterer die Ueberzeugung mit, dass es eine Illusion gewesen war, wenn man daheim in den Hansestädten geglaubt hatte, dass die Vereinigten Staaten einen Vertrag mit diesen auch für sich selbst als vortheilhaft ansahen. Clay erklärte dem hanseatischen Abgesandten grade heraus, „dass die Vereinigten Staaten allerdings den Wunsch hätten, die auf Reciprocität gegründeten Handelsprincipien von der ganzen Welt angenommen zu sehen; dass einige solche Traktate für die Vereinigten Staaten nützlich sein würden, dass bei anderen indess der Vortheil nicht für dieses Land sein würde, und zu dieser Klasse würde, er wolle es nur gestehen, der Traktat mit den Hansestädten sowie mit den meisten der nordischen Staaten Europa's gehören.“ Betrachten wir die oben mitgetheilten Zahlen, aus denen der überwiegend grössere Antheil der Ameri-

[1]) Derselbe war 1797—1801 Gesandter in Berlin gewesen.

kaner an der hansestädtisch-amerikanischen Frachtfahrt hervorgeht, so begreift man wohl, dass die Vereinigten Staaten durch eine vollständige Gleichstellung der hanseatischen Flaggen mit der nationalen direkt wahrscheinlich nichts gewinnen, sondern nur verlieren mussten.

Hatte man in den Republiken an der Elbe, Weser und Trave auf besondere Begünstigungen seitens der grossen transatlantischen Schwesterrepublik auf Grund der Verwandtschaft der beiderseitigen freistaatlichen Verfassungen gerechnet, so musste Rumpff auch diese Erwartung als irrig kennzeichnen und nach seinen Besprechungen mit Clay nach Hause berichten, „dass, falls auch das Kabinet aus einer gewissen Vorliebe für die älteren, wenn auch kleinen Schwesterrepubliken mehr Nachgiebigkeit zu bezeugen willig sein sollte, jede Koncession, die nicht auf der Basis der vollkommensten Reciprocität beruht, von dem hiesigen Senate würde verworfen werden; denn im Senate zeigt sich eine starke Opposition gegen die liberalen Handlungsgrundsätze und selbst gegen die jetzige Administration."

Die Rücksicht auf den Senat spielte überhaupt eine bedeutende Rolle in der Verhandlung und war auch, wie Clay im Vertrauen mittheilte, die Ursache, dass neben dem Vertrag der Vereinigten Staaten mit Guatemala die Konvention der Hansestädte mit Grossbritannien vom 5. December 1825 zur Grundlage der Verhandlung genommen wurde. „Im Senat," so versicherte Clay, „würde man augenblicklich unsere Konvention mit England vergleichen und sogleich die Frage aufwerfen: warum ergreifen die Vereinigten Staaten nicht dieselben Vorsichtsmaassregeln gegen die Hansestädte, als England gethan hat? Was man England zugesteht, darf man uns nicht abschlagen.".

Nach den einleitenden Konferenzen hatte Rumpff seine Erwartungen und Ansprüche schon bedeutend herabgestimmt. Thatsächlich vermochte er nicht Alles zu erreichen, was ihm nach seiner Instruktion aufgetragen war.

Die Hansestädte hatten eine jede schon vor Jahren allgemein den Handel der Bürger und Fremden aller Nationen im Wesentlichen gleichgestellt; sie hatten kaum noch Konzessionen von Werth zu machen und waren also in der für diplomatische Verhandlungen mit einer so viel grösseren Macht ungünstigen Lage, dass sie nur empfangen wollten, ohne ein Aequivalent dafür geben zu können. Mit der Zurückziehung der allgemein gewährten Handelsvortheile den Amerikanern gegenüber eventuell zu drohen, dazu war aber Rumpff nicht ermächtigt; und schwerlich hätte eine solche Drohung auf die Amerikaner, denen der

europäische Kontinent offen stand, Eindruck gemacht. Nur gelegentlich wagte es Rumpff, eine solche eventuelle Zurücknahme anzudeuten.[1])

Gehen wir nun zu den einzelnen Artikeln des Vertrages über.

In dem 1. Artikel, dem wichtigsten, wurde die gegenseitige Behandlung der amerikanischen und hansischen Schiffe und der auf ihnen ein- oder ausgeführten Ladungen in Zoll und Tonnengeld gleichgestellt. Der wesentliche Fortschritt gegen die Akte vom 7. Januar 1824 bestand darin, dass diese nur die unterschiedliche Behandlung für Schiffe und Waaren aufhob, wenn solche von den Häfen des produzirenden Staates kamen, während nunmehr die Einfuhr auch von anderen Ländern aus stattfinden durfte. Die direkte Fahrt war also mit der indirekten gleichgestellt.

Was der 1. Artikel im Allgemeinen gewährt, das schränkte allerdings der 2. Artikel, der dem Art. 4 des Vertrags mit Dänemark entsprach, bedenklich ein; denn er verbot nur höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr von irgend einem Artikel der Produkte oder Manufakturen des einen Kontrahenten in das Land des andern, als diejenigen Abgaben waren, welche von denselben Artikeln als Produkten etc. irgend eines dritten Staates zu erlegen waren. Rumpff versuchte, die Ausdehnung der Abgabengleichheit wenigstens auf alle aus den hanseatischen Häfen ausgeführten deutschen Produkte und Waaren zu erlangen, vermochte dies aber nicht durchzusetzen; denn Clay entgegnete ihm, „die Vereinigten Staaten könnten sich unmöglich gegen uns, einen dritten Staat, anheischig machen, keine höhern als die allgemeinen Zölle auf Produkte und Manufakturwaaren deutscher Staaten zu legen, mit denen sie möglicherweise in politische Verwickelungen gerathen und gegen die sie zur Ergreifung von Repressalien und zu partiellen Verboten gezwungen werden könnten.“ Da Artikel 1 für die Einfuhr deutscher Produkte auf hanseatischen und amerikanischen Schiffen die Abgabengleichheit feststellte, so musste Rumpff sich mit dem Erreichten begnügen.

Der 3. Artikel entsprach dem vierten der hansisch-grossbritannischen Konvention und verbot jeden direkten oder indirekten Vorzug, entweder von Seiten der Kontrahenten oder Korporationen etc. in Hinsicht auf den Ankauf irgend eines Artikels der resp. Staaten, der in dem Lande des anderen eingeführt worden, rücksichtlich der Nationalität des importirenden

[1]) Dagegen hatte Gildemeister Anfang April in seiner Unterredung mit Galatin wie auch in der diesem übergebenen Denkschrift „deutlich zu verstehen gegeben, dass wir künftig jeden mit gleicher Münze zu bezahlen gedenken“, eine Bemerkung, die doch wohl auf eine Art von Drohung hinausläuft.

Schiffes. Rumpff versicherte dem Amerikaner, dass dieser Artikel überhaupt in den Hansestädten keine Anwendung finden könne. Doch bestand Clay mit Rücksicht auf seinen Senat auf die Aufnahme der Bestimmung in den Vertrag und meinte, dass dieselbe auch den Hansestädten vielleicht noch einmal künftig gegen Errichtung solcher Korporationen nützlich sein könnte.

Zu lebhaften Diskussionen und einigen Schwierigkeiten führte der Artikel 4. Er entsprach dem Artikel 5 der Konvention mit England und besagte, dass „in Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der Territorien der Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken" jedes im hanseatischen Eigenthum befindliche Schiff dann wirklich für die Zwecke dieses Vertrages als ein hanseatisches Schiff angesehen werden solle, wenn drei Viertheile der Bemannung Bürger bezw. Unterthanen einer der drei Städte oder eines deutschen Staates seien.

In der Konvention mit England aber war festgesetzt, dass als hanseatische Schiffe nur solche, die in den Hansestädten gebaut seien, gelten sollten. Clay forderte zuerst eben dieselbe Bestimmung auch für den Vertrag mit Nordamerika. Rumpff hatte schon bei den Korrespondenzen mit den Senaten im April auf diesen Artikel hingewiesen und die Schwierigkeiten, die er für die Verhandlung mit den Vereinigten Staaten vielleicht hervorrufen könnte, angedeutet; doch hatte er schon damals seine Ueberzeugung ausgesprochen, dass die nordamerikanische Regierung nicht denselben Werth auf die Bauart des Schiffes legen werde, wie England. Als nun Clay jene Forderung aufstellte, machte Rumpff geltend, dass die strenge Fassung der englischen Konvention lediglich als eine Folge der englischen Navigationsakte anzusehen sei, eine Fassung, die die Hansestädte sich von einer anderen Regierung nicht gefallen lassen dürften; die englische Regierung beabsichtige namentlich die Schädigung des Schiffsbaus anderer Länder und wolle den Ankauf amerikanischer Schiffe in den Hansestädten verhindern. Als Rumpff aber darauf hinwies, dass in den Verträgen mit Guatemala und Kolumbien eine solche Bestimmung fehle, erwiderte ihm Clay: „Jene Traktate hätten gewiss Zeit abzulaufen, ehe von einer Handelsmarine dieser Staaten die Rede sein könne." Nachdem Clay wegen dieses Artikels mehrfach an den Präsidenten berichtet, erreichte Rumpff endlich die oben angegebene Fassung; der Bauart wurde in dem Artikel nun gar nicht Erwähnung gethan. Wenn Clay dies als eine grosse Nachgiebigkeit seinerseits bezeichnete, so hatte doch auch Rumpff bei Weitem nicht das erreicht, was seine Instruktion ihm

vorschrieb, nämlich, dass ein in gehöriger Form und unter allen Sicherheitsmaassregeln ausgefertigter Seepass zum Beweise der Nationalität des Schiffs genügen solle. Doch beruhigte ihn Clay über die Handhabung dieses Artikels, indem er erklärte, es werde der amerikanischen Regierung nie in den Sinn kommen, die Schiffsregister anderer Nationen, als vielleicht der Engländer, im Wege von Repressalien in dieser Hinsicht zu kontroliren, da ohne Zweifel eine grosse Anzahl von amerikanischen Schiffen bei dem Mangel an amerikanischen Seeleuten die von der amerikanischen Schifffahrtsakte vorgeschriebene Zahl von Matrosen nicht an Bord habe. Auch meinte Clay, offenbar eingedenk der bekannten Praxis seiner eigenen Landsleute, dass im Nothfall die Hansestädte Mittel finden würden, fremde Seeleute ad hoc zu naturalisiren.

Der Artikel 5 bestimmt ausdrücklich die gegenseitige gleiche Behandlung der Schiffe bei der indirekten Fahrt. Jedoch war die eigentliche Küstenfahrt von einem Hafen der Vereinigten Staaten zum anderen den Hansestädten eben so wenig erlaubt, wie allen anderen Nationen; es durften aber hanseatische Schiffe, sobald das Schiffsmanifest dahin lautete, von einem amerikanischen Hafen mit dem noch nicht verzollten und nicht gelandeten Theil der Ladung nach anderen amerikanischen Häfen fahren; auch durften hanseatische Kaufleute, wie Amerikaner, an dem Küstenhandel unter amerikanischer Flagge theilnehmen. Die Einwendung Rumpff's, dass doch auch die den Amerikanern freistehende Fahrt von einer Hansestadt zur anderen Küstenfahrt sei, und desshalb im Interesse der Gegenseitigkeit die amerikanische Küstenfahrt auch den Hansestädten erlaubt sein müsse, wollte Clay als begründet nicht anerkennen. So musste Rumpff nachgeben, wie ihm das seine Instruktion „im schlimmsten Falle“ erlaubt hatte.

Am meisten Sorge machte dem hanseatischen Unterhändler der Artikel 6, der die Sonderrechte der Bürger der drei Städte nahe berührte. Im Artikel 2 des dänisch-amerikanischen Vertrages war den Unterthanen gegenseitig die Befugniss des Aufenthaltes, der Niederlassung, des Handels mit allen Arten von Waaren und des Genusses aller Rechte, Privilegien und Freiheiten der Nationalen in Handel und Schiffahrt zugestanden, aber an die Bedingung geknüpft, dass sie sich dagegen den Gesetzen und Gebräuchen unterwerfen sollten, denen die Eingeborenen des anderen Staates unterworfen seien. Die Rumpff mitgegebene Instruktion empfahl die Fassung dieses Artikels, wie sie in dem dänischen Vertrage enthalten war, warnte dagegen vor den entsprechenden Artikeln in den Verträgen mit Kolumbien und Guatemala; in diesen war nämlich die Gleichstellung mit den Ein-

heimischen oder wenigstens mit der am meisten begünstigten Nation ausdrücklich auch auf den Detailhandel, sowie auf das Laden, Löschen und Ausklariren der Schiffe ausgedehnt. „Denn," so heisst es in der Instruktion, „man kann den Amerikanern nur den Detailhandel zugestehen, sofern sie Hamburgische Bürger sind, und der Detailhandel nicht solche Gegenstände betrifft, auf deren Detailvertrieb einzelnen Korporationen ein ausschliessliches Recht zustehet. So auch würde das Ein- und Aus-Verzollen nur unter der Bedingung zugestanden werden können, wenn der Amerikaner zuvor das Bürgerrecht gewonnen hätte, weil nur der Bürger auf seinen geleisteten Bürgereid zum Verzollen zugelassen werden kann." Desshalb, so fährt die Instruktion fort, solle Rumpff eventuell die Sachlage offen darlegen und in dieser Beziehung auf eine Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation eingehen. „Im äussersten Falle könnte als Temperament das Erbieten dienen, den Amerikanern in solchen Fällen das Bürgerrecht mit Befreiung von allen Militärpflichten und Civilfunktionen und mit der Befugniss, es jederzeit ohne Abzugsgeld, auch wenn sie von hier nach einem anderen als dem nordamerikanischen Freistaat zögen, aufgeben zu können, ertheilen zu wollen. Dabei ist aber Alles sorgfältig zu vermeiden, was den Gedanken an eine Faktorei oder besondere Korporation der Amerikaner erregen könnte." Was Letzteres betrifft, so scheint hier die Befürchtung, dass eventuell eine Art Amerikanische Court, wie der ehemalige englische Court, in Hamburgs Mauern entstehen könne, vorgeschwebt zu haben.

Auf diese Instruktion hin sollte Rumpff verhandeln. Er hatte schon Ende April an Syndikus Curtius nach Lübeck geschrieben: „Dies ist bei unserer Verfassung ein böser Punkt, der möglicher Weise von der anderen Seite urgirt werden könnte" [1]).

Und Gildemeister meinte in einem Schreiben aus Paris an Smidt vom 12. März: „Recht fatal ist es, dass bei unseren Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, sowie bei denen mit den neuen Republiken die Behandlung der Fremden und die dessfalsige Reciprocität eine wahre Crux interpretum sein wird oder wenigstens sehr leicht sein kann." Für Rumpff sollte dieser Theil der Arbeit allerdings ein recht mühsamer werden.

Clay verstand den betreffenden Artikel im Vertrage mit Dänemark kurz dahin, dass dadurch die Bürger reciproce im Handel und Schiffahrt

[1]) Rumpff berührt auch in diesem Briefe, dass derselbe Punkt „auch vielleicht bei der eventuellen Konvention mit Frankreich ein Stein des Anstosses werden dürfte. Ich weiss, dass Herr Bourboulon dies zum Gegenstand von unendlich vielen und langen Berichten hierher gemacht hatte und ein gar grosses Gewicht darauf legte".

gleichgestellt werden sollten, und dass hierdurch vermieden werden sollte, dass sie Bürger des anderen Staates zu werden brauchten, um in den Genuss dieser Rechte in Handel und Schiffahrt zu gelangen. So wollte Clay es auch hinsichtlich der Hansestädte festgesetzt und verstanden wissen, und in dieser Beziehung wollte er ausnahmsweise den Vertrag mit Dänemark, dem er im Uebrigen während dieser Verhandlung sich abgeneigt zeigte und dem er den Vertrag mit Guatemala vorzog, als Richtschnur nehmen. Namentlich kam es den Amerikanern auf das Ausklariren der Schiffe im Zoll an, das in den Hansestädten nur den Bürgern zustand. Von den übrigen Vorrechten der hanseatischen Bürger, erklärte Clay, würden die Amerikaner kaum Gebrauch machen, und zu dem durch Zunftverhältnisse beschränkten Detailhandel würden sie ja ohnehin nicht berechtigt sein, weil ja auch nicht jeder hanseatische Bürger als solcher die Aufnahme in dergleichen Korporationen als ein Recht fordern könne. Was endlich das allein den Bürgern in Hamburg zustehende Recht, ein Folium in der Bank zu haben, beträfe, so war Clay der Ansicht, dass selbst nach Annahme des Artikels, wie er ihn wünschte, die Bank ohne Bedenken alle Fremden davon ausschliessen könne.

Rumpff hatte einen schweren Stand. Seine Instruktion schrieb ihm klar und deutlich die Behauptung der Vorrechte der Hamburgischen Bürger vor und erlaubte eventuell die Gleichstellung der Amerikaner mit der meistbegünstigten Nation. Wie wenig das aber bedeutete, schien Clay sehr wohl zu wissen; als Rumpff ihm diesen Vorschlag machte, lehnte Jener ihn ab.

Clay hatte sich augenscheinlich auf diesen Artikel wohl vorbereitet; bereits im Mai hatte Galatin ihn darauf aufmerksam gemacht: „that they [scil. die Hansestädte] are very narrow and selfish, as regards merchants residing within their own precincts, and that they may be unwilling to grant to citizens of the U. St., who might be desirous of forming commercial establishments in any of those cities, the same privileges, which foreign merchants indiscriminately enjoy, in common with our own citizens in the ports of the U. St. where they reside“ [1]). Mit Bestimmtheit forderte Clay desshalb die Gleichstellung der amerikanischen Bürger in den Hansestädten und erklärte: „In diesem Sinne wären die neueren Verträge entworfen, diese Idee der vollkommensten Reciprocität liege zu Grunde. Er würde es nicht wagen, einen Traktat zu unterzeichnen, worin gegen diese Elementar-Idee verstossen würde, und würde zu seinem per-

[1]) Private correspondence of Henry Clay, ed. Colton, S. 162.

sönlichen Bedauern gezwungen sein, unsere ganze Negotiation als abgebrochen anzusehen." Dabei wurde der Staatssekretär so heftig über Rumpff's „unerhörte Prätention", dass dieser den Ernst der Lage erkannte. Noch lange Jahre später, 1844, entsann sich Rumpff, dass ihm Clay „die Papiere beynahe an den Kopf warf", und dass er die Verhandlungen „mit einer aufbrausenden Lebhaftigkeit für immer abgebrochen erklärte, die an die Urwälder seines Geburtslandes Kentucky erinnerte"[1]).

In der Verlegenheit, in welcher der hansestädtische Abgesandte sich befand, zeigte er Clay seine Instruktion. Nachdem mehrere Vorschläge durchberathen und verworfen waren, einigte man sich schliesslich auf die bezüglichen Artikel in den Verträgen mit Guatemala und Kolumbien, mit Hinzufügung einer Schlussklausel, sodass der Art. 6 nunmehr folgenden Inhalt erhielt: Beiderseits dürfen alle Bürger ihre Geschäfte treiben, sowohl in Hinsicht auf die Konsignationen und den Verkauf ihrer Waaren im Gross- und Kleinhandel, als in Hinsicht auf Laden, Löschen und Versenden ihrer Schiffe, wobei sie sich den Gesetzen etc., denen die eingeborenen Bürger unterworfen sind, zu fügen haben, indem sie in allen diesen Fällen als die Bürger der Republik, in der sie wohnen, oder zum mindesten auf dem Fuss der Bürger der meistbegünstigten Nation zu behandeln sind.

In letzterem Zusatz sah Rumpff eine Sicherung gegen Ansprüche, welche die hanseatischen Senate nicht gewähren wollten. Doch war er, wie er auch denselben nicht verhehlte, überzeugt, dass man in den Vereinigten Staaten „im Allgemeinen und vielleicht selbst im Senat nach dem Sinn des Vertrages der Meinung sein wird, dass in Bezug auf Schiffahrt und Handlung kein Unterschied von irgend einer Bedeutung zwischen den respektiven Bürgern gemacht werden solle".

Wir werden weiter unten darauf zurückkommen, wie sich in der Praxis dieser Artikel bewährte.

Die übrigen Artikel des Vertrages sind von geringerer Wichtigkeit[2]). Nur der Artikel 9, der die gegenseitige Verpflichtung, dass etwaige anderen Nationen zugestandene Begünstigungen auch dem andern Theil zugewandt werden sollten, aussprach, ist noch zu erwähnen; dies erreichte Rumpff aber nicht ohne Mühe.

Im 10. Artikel wurde die Dauer des Vertrages auf 12 Jahre fest-

---

[1]) Rumpff an Sieveking 15. und 17. April 1844 über die Verhandlung mit Texas.

[2]) Ein am 4. Juni 1828 vereinbarter Zusatzartikel betraf die Auslieferung von Seeleuten.

gesetzt. Der Vertrag wurde am 20. December 1827 in Washington unterzeichnet.

Die Aufnahme des Vertrages in Hamburg und seine Bedeutung.

Rumpff selbst war mit dem Erfolge der Verhandlungen nichts weniger als zufrieden; er hatte seiner Instruktion, wie wir sehen, in mehreren Punkten nicht folgen können. Er erinnerte sich der Worte, die bei seiner Abreise von Paris der Graf Villèle an ihn gerichtet: „Sollten Sie jemals in den Fall kommen, das geringste Opfer von den Vereinigten Staaten zu fordern, ohne ihnen nicht mit der andern Hand zugleich einen bedeutenden Vortheil anzubieten, so möchte ich an dem Erfolg Ihrer Negotiation zweifeln. Die Vereinigten Staaten haben nie einen Vertrag geschlossen, von dem sie nicht einen überwiegenden Vortheil gezogen hätten.“ Indem Rumpff die in diesen Worten liegende Erfahrung bestätigte, gab er also die Ansicht kund, dass die Vereinigten Staaten wirklich einen bedeutenden, einseitigen Erfolg durch den Vertrag errungen hätten. Wie wenig diese Ansicht sich durch die Thatsachen als berechtigt erwiesen hat, werden wir später sehen. In den Hansestädten war man im Allgemeinen doch nicht dieser pessimistischen Anschauung. Am 27. bezw. 29. Februar 1828 wurde der Vertrag in Bremen und Lübeck von den Bürgerschaften genehmigt. Wenn überhaupt, so scheint man den Bedenken, die wohl namentlich gegen den Artikel 6 erhoben wurden, wenig Gewicht beigelegt zu haben.

In Hamburg dagegen war die Opposition gegen den Vertrag, oder besser gesagt, den Artikel 6, nicht unbedeutend; sie kam um so mehr in Betracht, als sie von einem maassgebenden Faktor, nämlich der Kommerzdeputation, vertreten wurde. Der einzige Vortheil, den die Hansestädte durch den Vertrag zugesichert erhielten und in dessen Genuss sie bisher noch nicht gewesen waren, war die im Artikel 1 gewährte Gleichstellung der hanseatischen Schiffe und Ladungen bei der indirekten Fahrt. Dieser einzige Vortheil aber, so meinten die Kommerzdeputirten, werde durch die Schäden, welche der Artikel 6 den Grundlagen der Hamburgischen Handelsverfassung zuzufügen drohe, mehrfach aufgewogen. Während die Vortheile des Artikel 1 „höchstens einigen Privatpersonen, namentlich den Rhedern,“ zu Gute kämen, werde der Artikel 6 die Rechte aller Bürger schädigen. „Denn,“ meinten sie, „sollen wir nach diesem Artikel dem Amerikaner die Rechte unserer Bürger in Hinsicht auf Handlung und Schiffahrt einräumen, so steht es jedem Amerikaner frei, auf einige Zeit hieher zu kommen, ein Comptoir zu etabliren, Waaren zu verzollen und

Schiffe auszuklariren, kurz alle Rechte eines Hamburger Bürgers auszuüben, ohne die Lasten zu tragen, und, wenn sein Geschäft beendigt ist, sich wieder zu entfernen." Eine gänzliche Veränderung und Umarbeitung der Gesetze schien den Kommerzdeputirten in Folge dessen erforderlich, „und bald würden andere Nationen für sich dieselben Rechte in Anspruch nehmen, und der Hamburgische Bürger würde in Hamburg selbst der am wenigsten Begünstigte sein". Was aber die Rechte der meistbegünstigten Nation, die ja „mindestens" den Amerikanern zustehen sollten, betraf, so wurde darauf hingewiesen, dass Altonaer Bürger das Recht hätten, in Hamburg zu handeln und zu verzollen, dass man also schon hiernach einem Amerikaner das, was dem Altonaer erlaubt sei, nicht mehr verweigern könne. Endlich wies die Kommerzdeputation, und zwar thatsächlich mit Recht, auf den Widerspruch hin, der zwischen jenem Artikel 6 und dem § 20 der Maklerordnung vom 9. December 1824 bestehe.

Ihr Gesammturtheil über den Vertrag fassten die Kommerzdeputirten darin zusammen, dass, wenn Artikel 6 nicht zu vermeiden gewesen, der ganze Vertrag nicht hätte abgeschlossen werden sollen. Als ein Glück im Unglück wurde es von ihnen noch angesehen, dass Hamburg nur mit aussereuropäischen Staaten, und nicht etwa mit England, Verträge mit dem Princip der Meistbegünstigung abgeschlossen, und dass also nur von jenen transatlantischen Ländern die Begünstigung auf Grund des Artikels 6 in Anspruch genommen werden könne; es sei aber nicht zu besorgen, dass von Angehörigen dieser entfernten Länder häufig persönlich die ihnen nach diesem Artikel zustehenden Rechte in ihrem ganzen Umfange geltend gemacht werden würden.

Auch der Senat war nicht ohne Bedenken hinsichtlich des Artikels 6; aber einerseits gab er demselben eine wesentlich andere Interpretation als die Kommerzdeputation, andererseits huldigte er überhaupt in dieser Angelegenheit einer liberaleren Anschauung. Was zunächst die Interpretation des Artikels 6 betraf, so war der Senat nicht der Ansicht, dass durch denselben ein Amerikaner alle wesentlichen Rechte eines Bürgers in Bezug auf Handel und Schiffahrt erhielt, sondern er sah in der Fassung des genannten Artikels nichts anderes als die gesetzliche Formulirung eines längst bestehenden Brauches. In der Begründung, die der Senat bei der Vorlage der drei Verträge mit Mexiko, Brasilien und den Vereinigten Staaten hinzufügte, war ausdrücklich betont[1]), durch die betreffenden Artikel dieser Verträge geschehe „kein Anstoss gegen hiesige gesetzliche Anordnungen und gegen bisher hieselbst in Hinsicht auf Fremde

[1]) Lohmann, Hamb. Rath- und Bürgerschlüsse, III. 29.

Uebliches. Kein Gesetz untersagt dem Fremden, hier seine Geschäfte selbst zu führen, noch gebietet es ihm, sich dazu einer hiesigen Mittelsperson zu bedienen, welches ihm übrigens sein eigenes Interesse in der Regel, und schon der Vorschüsse halber, rathsam erscheinen lassen wird. Auch steht jedem, übrigens dazu qualificirten Fremden, mithin auch jedem Amerikaner, es frei, das hiesige Bürgerrecht zu gewinnen und solches unter Beobachtung der bestehenden Form, bei seinem Abgange von hier, oder sonst jeder Zeit, wiederum aufzugeben; auf welchem Wege es den Amerikanern offen stehen würde, während ihres hiesigen Aufenthaltes, nicht allein zu den in der Konvention benannten Befugnissen, sondern zu allen Rechten des hiesigen Bürgers zu gelangen, sodass es, für etwa eintretende Fälle, hierunter nur auf den unbedeutenden Verlust des von solchen Fremden zu erlegenden Bürgergeldes ankommen würde."

Wenn nun auch die Bürgerschaft (am 21. Februar) dem Vertrage mit dem Vereinigten Staate wie denjenigen mit Brasilien und Mexiko ihre Zustimmung gab, so glaubte doch der Senat die besonderen Bedenken der Kommerzdeputation in offener Aussprache beseitigen zu müssen. Dieser Meinungsaustausch ist zu charakteristisch, als dass wir es uns versagen könnten, noch auf ihn einzugehen.

Hatten die Kommerzdeputirten den Artikel 1 als den einzigen Vortheil, den Hamburg durch den Vertrag erhalte, bezeichnet, so wies der Senat darauf hin, dass andererseits der Artikel 6 der einzige von den Vereinigten Staaten errungene Vortheil sei, den sie bisher nicht genossen. Die Befürchtung der Kommerzdeputirten, die Amerikaner möchten die Rechte der Altonaer in Anspruch nehmen, beschwichtigte der Senat mit der Erklärung, dass der Artikel 6 eine solche Deutung nicht zulasse, „da er nur von den Rechten der meistbegünstigten Nation spreche und folglich nicht auf solche Handlungen bezogen werden könne, die man den Einwohnern eines so nahe liegenden Ortes, wegen der engen Verbindung beider Städte, mehr aus Nachsicht als aus einer Verpflichtung gestatte". Endlich aber nahm der Senat Veranlassung, offen seine Ansicht über das, was hinsichtlich der Zulassung der Fremden und dem damit in Verbindung stehenden Handel Noth sei, kundzuthun. Nach einer Wiederholung dessen, was er schon der Bürgerschaft erklärt, wies er darauf hin, dass man ja täglich Fremde an der Börse und sonst ihre Geschäfte selbst betreiben sähe. „Sogar im Mittelalter habe man doch nur den Handel zwischen Gast und Gast verboten. Wenn auch einem hiesigen Kaufmann durch die Zulassung der Amerikaner zur eigenen Geschäftsführung hier und da eine Provision entzogen werde, so sei doch ein höherer Gesichtspunkt massgebend. Zu-

fluss von Waaren verbreite seinen wohlthätigen Einfluss über das Ganze. Auf die Vergrösserung dieses Zuflusses müsse Hamburg sein Augenmerk richten. Dadurch mehre sich die Auswahl und der Absatz. Zu vermeiden sei Alles, was die Waaren nach anderen Haupthandelsplätzen hinwenden könne. Man müsse daher dem Fremden, der mit seinen Schiffen und Waaren nach Hamburg kommen wolle, die Thore und Bäume weit öffnen, nicht aber gleichsam mit Schlagbäumen und Ketten versperren und ihn nur unter der Bedingung aufnehmen wollen, dass er sich mit den Bürgern wegen der Provision, Courtage u. dergl. abfinde."

Hätte der Abschluss des Handelsvertrages mit den Vereinigten Staaten auch keine weiteren Folgen gehabt, als diese offene Aussprache zwischen dem Hamburgischen Senat und den Kommerzdeputirten, so würde dieser Vertrag doch für die Entwicklung unseres Hamburgischen Bürgerthums und der inneren Hamburgischen Handelseinrichtungen eine grosse historische Bedeutung behalten. Denn in diesem Meinungsaustausch, in den wenigen Aktenstücken, die hinüber und herüber gewechselt wurden, zeigt sich der Gegensatz zwischen einer im Untergehen begriffenen Handelsepoche und den sich emporarbeitenden Anschauungen einer modernen Zeit. Die Kommerzdeputation vertrat im Wesentlichen den Standpunkt des durch Privilegien geschützten Hamburger Kaufmannsstandes, der den Fremden nur zulassen wollte, wenn er bei seinen Geschäften die Vermittlung eines Hamburger Bürgers benutzte und diesem somit einen Theil des Verdienstes zukommen liess. Und von diesem Standpunkte aus war der Vertretung der Hamburgischen Kaufmannschaft, war auch einem grossen Theil dieser selbst der Artikel 6 des Vertrages ein Dorn im Auge[1]), mochte nun die Gleichstellung mit den Hamburgischen Bürgern oder nur die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation verstanden sein; denn in jedem Falle sah man in dem Artikel 6 den ersten völkerrechtlichen Eingriff in alte, liebgewonnene Lokal-Privilegien von mehr oder weniger realem Werth. Der Senat dagegen fasste die Bedeutung des Vertrages höher auf, als derselbe in den augenblicklichen materiellen Vortheilen sich darbot; allerdings kamen diese, wie die Kommerzdeputirten bemerkten, zunächst wohl nur der Rhederei zu Gute; aber fernerhin musste doch auch der Gesammthandel Nutzen aus dem Vertrage ziehen.

Eine nützliche Folge, die nicht zu unterschätzen ist, hatte der Vertrag sofort; das war der Durchbruch der wahrhaft liberalen Anschauung,

[1]) So auch dem Verfasser der handschriftlichen Monatsberichte über den Hamburgischen Handel, Gaedechens.

die sich in den oben mitgetheilten Worten des Senatsprotokolls wiedergiebt. Kann man den Standpunkt der sich dem Vertrage gegenüber ablehnend verhaltenden Kommerzdeputirten als den der Alten Welt, des alten Hamburg bezeichnen, so ist der des Senats beeinflusst von den Gedanken, die, vermittelt und veranlasst durch den Vertrag Rumpff's, aus der Neuen Welt herüberkamen. Rumpff hatte bereits in seinem Hauptberichte über die Verhandlungen seine Ueberzeugung ausgesprochen, dass „die präcise Feststellung unserer kommerziellen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten, diesem natürlichen Verfechter des freieren Zwischenhandels, aus einem höheren Standpunkte, ein wichtiges Interesse bis in die spätere Zukunft für uns hat und folgereich werden kann. Bei der fortschreitenden Entwicklung der völkerrechtlichen Verhältnisse aller handelnden Nationen zur grösseren Freiheit und unbeschränkter Konkurrenz, werden, wie ich kaum zweifle, die Verträge der Vereinigten Staaten zur Basis und Richtschnur dienen, in der alten wie in der neuen Welt, und möchten in dieser Rücksicht eine mehr dauernde Wichtigkeit haben als die Verträge mit den meisten der andern amerikanischen Staaten."

Darin liegt die Bedeutung des amerikanischen Vertrages für die innere Handelspolitik Hamburgs, dass er den Anstoss gab zu einer freieren, weniger engherzigen Auffassung in Bezug auf die Stellung der Nicht-Hamburger im Handel der Stadt.

Uebrigens erklärte sich die Kommerzdeputation „mit den liberalen Handelsprincipien des Senats vollkommen einverstanden," und nahm auch in der Folgezeit mehrfach Veranlassung, an sie zu erinnern und ihre Anwendung zu empfehlen.

Wenn der Senat noch in seiner Motivirung bei der Vorlage der Verträge erklärt hatte, dass bestehende gesetzliche Anordnungen durch dieselben nicht beeinflusst würden, so empfahl er schon im Oktober der versammelten Bürgerschaft eine Abänderung des § 20 der Maklerordnung, eine Nothwendigkeit, auf welche die Kommerzdeputirten gleich nach der ersten Einsichtnahme des nordamerikanischen Vertrages aufmerksam gemacht hatten. Der § 20 ordnete die Vermittelung eines Maklers bei Frachtgeschäften an, eine Bestimmung, die namentlich im Verkehr der englischen Schiffe in Hamburg schon zu mancherlei Beschwerden Veranlassung gegeben hatte. In Anbetracht dessen, und da „die Stipulationen der Traktate mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Mexiko, wenn auch nicht das unbezweifelte Recht, doch in jedem Falle einen noch bessern Vorwand zu endlos erneuten Beschwerden darbieten würden, als die des Vertrages mit Grossbritannien, wurde nunmehr verfügt, dass es

in Zukunft jedem Schiffer freistehen solle, seine Geschäfte allein und ohne Zuziehung eines Kaufmanns zu betreiben.

Werfen wir noch einen Blick auf die Wirkung, welche der Vertrag auf die in Hamburg wohnenden und Handel treibenden Engländer hatte. Diese befanden sich grade damals in einer gewissen Aufregung; bereits seit 1824 schwebten Verhandlungen über Kapitalien des alten englischen Court, eine britische Kirche, Rechte der Engländer in Hamburg u. s. w.[1]) Viele Beschwerden wurden bei dieser Gelegenheit wieder vorgebracht, neue erhoben und alte wieder aufgefrischt. Auch der neue hansisch-amerikanische Vertrag ward als Werkzeug benutzt, um angebliche Rechte der Engländer in Hamburg geltend zu machen. Der Artikel 6 des Vertrages wurde unter die Lupe genommen und entdeckt, dass derselbe den Amerikanern die Freiheit gewährte, Gross- und Kleinhandel in Hamburg treiben zu können, ohne dass sie genöthigt seien Bürger zu werden, und folglich auch ohne den Bürgereid zu leisten oder im Bürgermilitär zu dienen. Eine Erkundigung nach der Interpretation des Artikels ergab natürlich sofort, dass dies ein Irrthum war, indem der letzte Theil des Artikels die Amerikaner allen für die Hamburger massgebenden Gesetzen unterwarf[2]). Nichtsdestoweniger wurde seitens der Engländer ein Promemoria an die brittische Regierung gesandt; in diesem Schriftstück[3]) verlangten die Petenten die Freiheit des Handelns, Deklarirens am Zoll, Errichtung eines Bankkontos u. s. w. auch ohne die Nothwendigkeit des Bürgerwerdens, und zwar mit ausdrücklichem Hinweis auf die angeblich den Amerikanern gemachte Konzession. Allerdings wäre dieselbe bisher noch nicht praktisch ausgenutzt worden, da kein amerikanischer Bürger in Hamburg ansässig war.

Erst im Jahr 1834 erfolgte hierauf Weiteres; die Frage war eben mehr eine akademische; bis 1834 hatte nur ein Kapitän eines amerikanischen Schiffes dasselbe selbst und ohne Vermittlung am Zoll klarirt[4]). Palmerston aber beauftragte[5]) den Generalkonsul Canning im April 1834 damit, den Hamburgischen Senat um eine Interpretation und die praktische Wirkung des Vertrages mit den Vereinigten Staaten zu ersuchen.

---

[1]) Vergl. Correspondence relative to complaints of british subjects at Hamburgh. Parliamentary Papers 1835.

[2]) Ebenda Nr. 26. Der Generalkonsul Canning an John Bidwell. 1830. März 26.

[3]) Ebenda Nr. 28. Osmond Gilles und Thomas Beckitt an den Earl of Aberdeen, 1830. 13. April.

[4]) Ebenda Nr. 42. Generalkonsul Canning an Palmerston. 1834. 14. Febr.

[5]) Ebenda Nr. 46.

Am 30. Januar 1835 konnte Canning mittheilen[1]), dass nach officieller Anzeige die Meinung jenes Vertrages nicht sei, dass durch ihn die amerikanischen Bürger in Hamburg andere oder grössere Privilegien als die brittischen Unterthanen geniessen sollten. Damit war die Sache erledigt.

c. Nach dem Abschlusse des Handelsvertrages von 1827.

In den nächsten Jahren nach dem Abschluss des Handelsvertrages nahm der hansestädtisch-nordamerikanische Verkehr zu. Die Exporte aus den Hansestädten nach dort stiegen von Dollars 1873278 in 1829/30 auf 4994820 in 1835/36, und die Exporte von den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten betrugen in denselben Jahren 2274880 bezw. 4363882 Dollars. Dann folgte die Depression der Krisis von 1837, deren Folgen sich mehrere Jahre bemerklich machten; im Jahre 1842/43 war die Einfuhr von den Hansestädten nach den Vereinigten Staaten auf 920865 Dollars gesunken, die Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten betrug aber immer noch 3291932 Dollars.

Die Frequenz der hanseatischen Flaggen in den amerikanischen Häfen wird für diese Zeit durch folgende Ziffern illustrirt.

	Einlaufend	Auslaufend
1830	9653 Tons	9006 Tons
1831	11176 „	12319 „
1832	22351 „	19540 „
1833	29285 „	27208 „
1834	25265 „	24513 „
1835	28218 „	28421 „
1836	39525 „	43256 „
1837	70703 „	65538 „
1838	37538 „	39636 „
1839	41139 „	38067 „
1840	41874 „	44772 „

Innerhalb dieses Jahrzehnts verfünffachte sich also dieser Verkehr, soweit er durch die hanseatische Flagge vermittelt wurde. Das Verhältniss zwischen der hanseatischen und amerikanischen Flagge in dieser Fahrt verschlechterte sich zunehmend für letztere Flagge. Zwischen 1826 und 1830 war in der Fahrt Bremen-Vereinigte Staaten das Verhältniss noch derartig gewesen, dass $^5/_7$ der Schiffe amerikanisch und $^2/_7$ Bremisch waren; 1831—35 waren es zu $^3/_7$ amerikanische und $^4/_7$ Bremische Schiffe.

[1]) Ebenda Nr. 54.

1836—40 aber $^1/_5$ amerikanische und $^4/_5$ Bremische. Aehnlich war das Verhältniss in der Fahrt nach und von Hamburg.

Folgende Ziffern zeigen die allmählich stattfindende Veränderung im Verhältniss der Flaggen innerhalb des hansestädtisch - amerikanischen Verkehrs.

Es liefen aus amerikanischen Häfen nach den Hansestädten aus:

in Tons:

	amerik. Flagge	nichtamerik. Flagge (meist hanseatisch)		amerik. Flagge	nichtamerik. Flagge (meist hanseatisch)
1820/21	17 308	4 091	1835/36	7 208	37 236
1825/26	13 510	4 937	1836/37	6 957	48 565
1829/30	14 728	10 262	1837/38	8 366	34 542
1830/31	17 147	17 487	1838/39	4 892	29 998
1831/32	18 452	25 778	1839/40	17 849	42 324
1832/33	9 296	27 163	1840/41	14 123	46 147
1833/34	16 719	27 127	1841/42	16 779	54 060
			1842/43	13 937	42 075

Diese Fortschritte der hanseatischen Rhederei im transatlantischen Verkehr konnten den Amerikanern, die sich schon damals des Besitzes einer vortrefflichen Handels- und Schiffahrtsstatistik erfreuten, nicht verborgen bleiben. Die Ursachen, die dieser Bevorzugung der hanseatischen Flagge zu Grunde lagen, sind mehrfacher Art.

Zunächst ist die allgemeine Stagnation in der amerikanischen Rhederei und Schiffsbauerei in Betracht zu ziehen.

Im Jahre 1825 betrug die amerikanische Handelsflotte 119 997 Tons, 1830 : 58 084 Tons, 1842 : 129 084 Tons. Während in Amerika die Einen diesen Rückgang — denn ein solcher geht auch aus einem Vergleich der Ziffern von 1825 und 1842 hervor — ausschliesslich den Reciprocitätsverträgen zuschrieben, wurde andererseits doch auch auf die den Schiffsbau Amerika's geradezu verhindernde Zollpolitik der Vereinigten Staaten hingewiesen. Beides hat jedenfalls zusammengewirkt. Die Zollpolitik Amerika's vertheuerte das Schiffsbaumaterial und verdarb den Amerikanern den Geschmack an der eigenen Rhederei; die Reciprocitätsverträge, namentlich diejenigen mit den nordeuropäischen, am billigsten Schiffe bauenden Nationen, und die Gleichstellung dieser Nationen in der direkten und indirekten Fahrt mit den Amerikanern, versetzten die eigene Frachtfahrt der Letzteren in natürlichen Nachtheil. Was die Hansestädte speziell betraf, so darf man die praktische Bedeutung der Bestimmung ihres Vertrages, der den Genuss der Privilegien der hansischen Flagge

allen im Besitze der Hansestädte und ihrer Bürger befindlichen Schiffen gewährleistete, nicht allzu hoch schätzen. Nur äusserst selten war für die Hansestädte diese Bestimmung eine Begünstigung; von den 214 Bremischen Schiffen im Jahre 1843 waren nur 26 nicht an der Weser, von diesen letzteren aber 11 in den Vereinigten Staaten gebaut[1]).

Eine Ursache aber, die mindestens ebenso sehr beigetragen hat, die Frachtfahrt der hansestädtischen Rhederei zuzuwenden, und gegen die weder eine veränderte Zollpolitik noch eine Kündigung der Handelsverträge im Stande war etwas auszurichten, war die zunehmende Auswanderung aus Europa nach den Vereinigten Staaten. Sie lieferte den Hansestädten eine lohnende Ausfracht, gab Veranlassung zu weiterer Vermehrung der eigenen Rhederei und hat dadurch im hohen Grade nicht allein den direkten Verkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten gefördert, sondern auch dem Gesammthandel der Hansestädte einen starken Antrieb gegeben.

Dem Umstande, dass sich in den ersten Jahrzehnten der zunehmenden Auswanderung diese vorzugsweise Bremen zuwandte[2]), ist es denn auch zu einem nicht geringen Theil zuzuschreiben, dass Bremen lange Zeit im Waarenverkehr mit den Vereinigten Staaten das Uebergewicht über das sonst ja in keiner Hinsicht zurückstehende Hamburg gehabt hat.

Natürlich war man in manchen Kreisen der Vereinigten Staaten, namentlich in denen der Rheder, über diese unleugbaren Thatsachen nichts weniger als erfreut und gern geneigt, bei passender Gelegenheit sie zu Agitationszwecken zu benutzen.

Der Vertrag lief im December 1839 ab, bestand aber stillschweigend fort. In den Hansestädten konnte man keine Ursache haben, an ihm zu rütteln; ja man liess sich sogar eine offenbare Verletzung des Vertrages

[1]) Vergl. den Bericht des Staatssekretär Upshur an den Präsidenten der Ver. Staaten vom 24. Nov. 1843. Dann Hamb. Börsenhalle 22. Juni 1843, 30. Januar 1844 u. a. m.; vergl. auch Report on the commercial relations of the United States with foreign nations etc. Washington 1842, S. 42: „The liberality of the U. St., extended towards the Hanse Towns, under the treaty, in allowing all ships owned, instead, as in the case of the English convention with those towns, all ships built within their dominions, to enjoy the privilege of the flag, has nearly shut American vessels out from the carriage in the German trade; and, as far as it respects the port of Bremen (concerning the commerce of wich the Department is placed in possession of more official information than that of Hamburg) has thrown almost the entire carrying trade between that port and the U. St. into the hands of the Bremen shipowners." Vergl. auch Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30. 1859, Washington 1860, S. 301. Schreiben des Konsuls der Vereinigten Staaten in Bremen an den Gesandten in Berlin, Wheaton, vom 20. Sept. 1841.

[2]) Vergl. hierüber meinen Aufsatz in den Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. 52, S. 389 ff.

gefallen, ohne gegen dieselbe zu remonstriren. Es sprach nämlich der Zolltarif der neuen Revenue Bill von 1842 die Zollfreiheit für Thee und Kaffee, direkt von den Erzeugungsländern in nordamerikanischen Schiffen eingeführt, aus. Da man aber die Versicherung aus Amerika erhalten hatte, dass die Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den nordamerikanischen jenes Tarifes unerachtet durch Instruktionen an die Zollbehörden gesichert sei, liess man in den Hansestädten, in der Besorgniss, durch Reklamationen eine Kündigung des Vertrages seitens der Vereinigten Staaten herbeizuführen, die Sache auf sich beruhen. Der Gesammtnutzen des Vertrages schien den eventuell durch jenen Tarif der hanseatischen Rhederei erwachsenden Schaden zu überwiegen.

In dieser Erwägung wurden die Hansestädte noch bestärkt dadurch, dass gerade in jener Zeit sich in den Vereinigten Staaten eine Strömung gegen die von diesen geschlossenen Handelsverträge zeigte, die auch dem hansestädtischen Vertrage verhängnissvoll zu werden drohte.

Schon im Mai 1842 war im amerikanischen Kongress ein Antrag gestellt worden, alle Verträge zu kündigen, in denen die Reciprocität sich auf mehr ausdehnte, als den direkten Austausch der beiderseitigen Landesprodukte. Nicht am wenigsten sollte dieser Antrag die Hansestädte treffen, deren Vertrag, wie wir oben gesehen, weit über die enge Auffassung jenes Antrages hinausging.

An der Spitze der Agitation für diesen Antrag stand der bekannte Daniel Webster; in öffentlichen Wahlreden[1]) etc. bezeichneten er und seine Genossen ein Reciprocitätsverhältniss zwischen einem Staate, der Tausende von Quadratmeilen besitze, und drei Städten, deren Territorium auf wenige Quadratmeilen und deren Einwohnerzahl auf ein paar Hunderttausend beschränkt sei, als eine Lächerlichkeit; sie wiesen ferner auf die Verdrängung der einheimischen Rhederei aus der Fahrt nach Deutschland hin und forderten Schutz für die nationale Flagge.

Die Anstrengungen Webster's und seiner Partei blieben aber nach dieser Richtung hin fruchtlos. Nachdem der erste Eindruck der Reden jener Männer verwischt war und der praktische amerikanische Verstand die Sache nüchtern zu betrachten anfing, konnte man sich nicht verhehlen, dass die Hansestädte die Ausfuhrhäfen von ganz Deutschland und einem beträchtlichen Theile Europa's waren und dass desshalb in dieser Beziehung den eigenthümlichen staatsrechtlichen Verhältnissen des Deutschen Bundes Rechnung zu tragen sei[2]).

[1]) Vergl. u. A. Hamb. Börsenhalle 15. Juni 1843.

[2]) Vergl. auch Priv. corr. of Clay, S. 474, Bodisco an Clay 1843, Juni 27.: Bremen is one of the two great outlets of your important and growing trade with

Doch wäre vielleicht die Agitation eines Mannes, wie Webster, nicht ohne Erfolg geblieben, wenn nicht die Hansestädte einen eifrigen Verfechter ihrer wohlverstandenen Interessen in der Person des preussischen Gesandten in Washington, des Herrn von Rönne, gefunden hätten. „Dieser Mann," wie die Hamburger Kommerzdeputation sich ausdrückte, „von dem allein richtigen, leider nur zu oft verkannten Gesichtspunkte ausgehend, dass die hanseatischen Handelsinteressen identisch seien mit der allgemeinen deutschen Wohlfahrt, dass namentlich jede Beeinträchtigung der freien Bewegung der hanseatischen Schiffahrt eine unmittelbare Rückwirkung auf den Exporthandel Deutschlands und namentlich der Zollvereinsstaaten äussere," dieser Mann trat mit persönlichem Einfluss und in litterarischer Thätigkeit für die bedrohten Hansestädte ein. So warf er in einem Artikel im „Washington Globe" vom 7. Februar 1843 die Frage auf, ob denn nicht vielmehr die Vereinigten Staaten diejenigen sein würden, die, wenn der erwähnte Antrag angenommen werde, den Schaden davon hätten; denn es sei doch unzweifelhaft, dass mehr nordamerikanische Schiffe im indirekten Handel mit den Hansestädten beschäftigt seien, als hanseatische Schiffe in demjenigen mit den Vereinigten Staaten.

Ferner wies Rönne auf die natürliche, aus der Auswanderung für die Hebung der hanseatischen Rhederei resultirende Folge hin, und beleuchtete in klarer Ausführung die gesammte Sachlage.

Der Sturm ging nun glücklich vorüber; der Kongress gab den Wünschen Webster's und seiner Freunde keine Folge. „Dank den Bemühungen Herrn von Rönne's," so schrieb der Bremische Generalkonsul Schuhmacher in Baltimore im Februar 1843, „ist man jetzt in Washington über die Verhältnisse der Hansestädte zum grossen Deutschland besser unterrichtet und betrachtet sie nicht mehr als kleine abgesonderte Republiken, mit denen man nicht viel Umstände zu machen brauche."

Für die glückliche Regelung noch einer andern Angelegenheit, die wir hier gleich erwähnen wollen, hatte man namentlich in Hamburg Ursache, dem Herrn von Rönne dankbar zu sein. Anfang 1843 wurde dem Kongress ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem die Mark Banko beim Eingangszoll gleich 35½ Cents gerechnet werden solle, d. h. ½ Cent mehr als üblich. Da aber der Eingangszoll nach dem Werthe der Waaren erhoben und die Werthangabe der Fakturen dabei berücksichtigt wurde, so würde jene Erhöhung sicher auf den Import nach den Vereinigten Staaten ungünstig eingewirkt haben. Der Hamburgische Konsul Schmidt

the German league. To disturb that trade for the sake of the few ships she employs, would be a hazardous experiment."

in New-York wandte sich sogleich an Herrn von Rönne; des Letzteren Bemühungen gelang es mit Unterstützung seitens des Repräsentanten von New-York, Mc Keon, im Kongress es durchzusetzen, dass 35 Cents anstatt $35^{1}/_{2}$ gesetzt wurde.

Das Verhältniss der Flaggen im hanseatisch-amerikanischen Verkehr gestaltete sich auch in der Folgezeit nicht günstiger für die Amerikaner.

Es klarirten aus amerikanischen Häfen nach den Hansestädten (in Tons):

	amerikan. Flagge	nichtamerikan. Flaggen		amerikan. Flagge	nichtamerikan. Flaggen
1843/44	12 749	50 656	1850/51	16 696	69 724
1844/45	16 016	59 007	1851/52	27 521	87 500
1845/46	8 143	60 807	1852/53	26 995	85 281
1846/47	12 127	56 634	1853/54	23 765	103 220
1847/48	15 737	59 109	1854/55	34 686	112 507
1848/49	23 385	44 264	1855/56	54 433	100 844
1849/50	21 156	68 016			

Was speziell den Verkehr zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten betrifft, so sieht man aus folgenden, der Bremischen Handelsstatistik entnommenen Zahlen die Stellung der Bremischen Flagge in jener Fahrt.

Es kamen Schiffe in Bremen von den Vereinigten Staaten an:

	Ueberhaupt	darunter Bremische Flagge	also Bremische in Procenten
1851	40 771 Lasten	27 639 Lasten	67,79
1856	72 159 „	43 562 „	60,37
1861	96 363 „	76 661 „	79,55
1862	67 011 „	63 441 „	94,67
1863	73 633 „	69 061 „	93,79
1864	74 346 „	67 457 „	90,73
1865	90 986 „	77 173 „	84,82
1866	138 562 „	106 208 „	76,65
1867	192 844 „	138 367 „	71,75
1868	208 571 „	173 931 „	83,39

Es ist begreiflich, dass die Klagen der Amerikaner über dieses Verhältniss nicht aufhörten. Nicht alle amerikanischen Beurtheiler waren so einsichtig und verständig wie der Verfasser eines Aufsatzes in Hunt's Merchants Magazine[1]). Die bedeutende Zunahme der hanseatischen Schifffahrt als eine Folge des Vertrages von 1827 wird in diesem Aufsatz nicht verkannt; dieser Vertrag wird bezeichnet als „probably the nearest approach

[1]) Vol. XVII. (1847) S. 349: „The commercial treaties of the United States with reference to the progress of commercial freedom."

to free trade extant" und verglichen mit den Verträgen Englands und der Vereinigten Staaten kurz vor der ersten französischen Revolution. Der Vertrag mit den Hansestädten hat, so wird ausgeführt, den allgemeinen Welthandel und den Konsum amerikanischer Produkte in Deutschland durch die Förderung der Transportmittel erleichtert; er hat in mässigerem Verhältniss ungefähr denselben Einfluss auf den amerikanischen Handel im Allgemeinen gehabt, wie die Aufhebung der Schiffahrtsgesetze von Frankreich, England und Belgien auf den Vertrieb des amerikanischen Getreides etc. im Sommer 1847.

Konnte dieser Hinweis auf die allgemeinen Vortheile, die der Vertrag mit den Hansestädten beiden Kontrahenten brachte, der Verbreitung einer richtigen wirthschaftlichen Auffassung des Verhältnisses nur förderlich sein, so war dagegen in manchen amerikanischen Kreisen die Ueberzeugung von dem Werthe des Vertrages, so wie er bestand, nicht ganz fest. Namentlich zieht sich durch die ein vortreffliches Material darbietenden Berichte der Konsuln der Vereinigten Staaten in den Hansestädten wie ein rother Faden die stete Mahnung, dass durch den bestehenden Vertrag die Interessen der Amerikaner geschädigt würden.

Die Ausstellungen, die von den Konsuln gegen den Vertrag gemacht wurden, sind mehrfacher Art.

Zunächst wurde an die Abnahme der amerikanischen Flagge im direkten Verkehr mit den Hansestädten erinnert. Die hierfür aufgeführten Gründe sind die schon erwähnten; es tritt aber in den Vordergrund noch ein weiterer, mehrfach in jenen Berichten genannter; „so lange Schiffe," schreibt der Konsul in Hamburg im September 1854 [1]), „im Norden Deutschlands billiger gebaut werden können, als in den Vereinigten Staaten, werden die Hamburgischen Kaufleute, wenn sie fremden Schiffsraumes bedürfen, immer dänische, schwedische, hannöversche, holsteinische, mecklenburgische und oldenburgische Schiffe chartern, um Auswanderer und Waaren nach den Vereinigten Staaten und allen Gegenden der Welt zu führen. Da Hamburg Reciprocitätsverträge mit den meisten Nationen geschlossen hat, so kann es, wenn die eigene Flotte nicht ausreicht, immer die Schiffe anderer Flaggen chartern"; so wird öfter geklagt.[2])

Aber nicht nur in der direkten Fahrt nach und von den Ver-

---

[1]) Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations. Washington 1857, Vol. 3, S. 259.

[2]) Vergl. auch Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30, 1859, Washington 1860, S. 298. Konsularbericht aus Bremen vom Juni 1859: „It is an undoubted fact, that American vessels are never, or seldom, chartered by the German merchants in the U. St., when German vessels are to be had."

einigten Staaten wird die Konkurrenz der hanseatischen Flaggen schwer empfunden und von den Konsuln ernstlich zur Erwägung empfohlen; auch hinsichtlich der indirekten Fahrt erhoben die letzteren ihren Warnruf.

„Die Schiffe der Hansestädte," so schrieb 1859 der Konsul in Bremen, „konkurriren mit den unsrigen namentlich in der Fahrt von Ost- und Westindien, China und den Südseeinseln. Diese Konkurrenz muss und wird immer erfolgreich bleiben, so lange die Bestimmungen dieses Vertrages in Kraft sind. Es kann nie in den Berechnungen der Kontrahenten des Vertrages im Jahre 1827 gelegen haben, dass die Wirkung derselben nach 31 Jahren nicht allein darin bestehen sollte, unsere Schiffe von jeder Betheiligung an dem Handel mit diesen Häfen auszuschliessen, sondern thatsächlich eine Konkurrenz mit unserer Rhederei im gesammten Welthandel zu schaffen. Ich zögere nicht zu behaupten, dass der gegenwärtige grosse und blühende Handel der Hansestädte, namentlich Bremens, in hohem Grade verdankt wird den durch den Vertrag von 1827 gewährten Begünstigungen." Der Konsul schlug desshalb eine Modifikation des Vertrages dahin vor, dass die von den Vereinigten Staaten zu bietende Reciprocität beschränkt werde auf die direkte Fahrt zwischen deutschen Häfen und denen der Vereinigten Staaten.

Ob dieser Vorschlag von der amerikanischen Regierung überhaupt in Erwägung gezogen, muss dahingestellt bleiben. Thatsächlich sah sie sich nicht veranlasst, in einen Handelsverkehr störend einzugreifen, dessen allgemeine grossartige Bedeutung mehr in die Wagschale fiel als die Interessen einiger amerikanischer Rheder.

Eine Thatsache aber, auf welche die amerikanischen Konsuln ferner aufmerksam machten und in der sie eine hauptsächliche Ursache der Abnahme der amerikanischen Schiffahrt erblickten, war der Mangel an amerikanischen Häusern in den Hansestädten. „Alle Schwierigkeiten hinsichtlich der Ausdehnung unseres Handels in und mit Hamburg liegen nicht in irgend welchen Gesetzen oder Bestimmungen Hamburgs, sondern in den eigenthümlichen Gesetzen etc. ganz Deutschlands und dem Nichtvorhandensein von amerikanischen Häusern in Hamburg." So der amerikanische Konsul in Hamburg im September 1854[1]). Und in einem Berichte aus derselben Stadt vom Februar 1857[2]) heisst es: „Amerikanische Schiffsrheder können nicht eher erwarten, voll an diesem Verkehr theilzunehmen, als bis sich amerikanische Häuser in diesen Häfen etablirt haben. Wahr-

[1]) Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations. Vol. 4, S. 357. Washington 1857.

[2]) Annual report on foreign commerce for 1857—58, Washington 1859, S. 273.

scheinlich ist es nur Wenigen bekannt, dass in Hamburg, dessen Import- und Exporthandel etwa 400 Mill. Dollars jährlich umfasst, kein einziger amerikanischer Bürger das Rhedereigeschäft oder den direkten Import mit Amerika betreibt."

Mit dem Hinweis auf diese Thatsache wurde ein Punkt berührt, der in der Geschichte des Handelsvertrags von 1827 eine interessante Rolle spielt. Der ominöse Artikel 6 des Vertrages wird in den amerikanischen Konsularberichten der 50er Jahre sehr oft erwähnt.

Durch diesen Artikel war, wie wir oben gesehen, allen amerikanischen Kaufleuten, Schiffskapitänen und andern Bürgern freigestellt, selbst ihre eigenen Geschäfte in den Hansestädten zu treiben, sowohl in Hinsicht auf die Konsignation und den Verkauf ihrer Güter etc. im Gross- und Kleinhandel, im Laden, Löschen und Versenden ihrer Schiffe, „wobei sie sich den Gesetzen, Dekreten und eingeführten Gebräuchen zu unterwerfen haben, welchen die eingeborenen Bürger unterworfen sind". War so im Allgemeinen den Nichtbürgern der Handel freigegeben, so war er im Besonderen doch nicht unwesentlich beschränkt.

Nach der Verordnung über das Hamburgische Bürgerrecht war zum Deklariren von Waaren auf Transito nur ein im Besitze des Grossbürgerrechts befindlicher Einwohner berechtigt; auch durch die neue Verordnung vom 29. Oktober 1845 wurde hierin keine Aenderung vorgenommen; im Einklang damit verbot § 11 der Zollordnung die Transitodeklarationen Allen, ausser Grossbürgern. Solange der Transito bestand, waren also die Amerikaner, wie alle Fremden, genöthigt, das Grossbürgerrecht zu erwerben, wenn sie am Hamburgischen Handel theilnehmen wollten; denn die Transitodeklaration gehörte zu den alltäglichen geschäftlichen Funktionen eines Hamburger Grosskaufmanns. Die zahlreichen in Hamburg wohnenden und handeltreibenden Engländer pflegten desshalb zumeist das Bürgerrecht zu erwerben. Wollte sich ein Amerikaner nicht dazu verstehen, Grossbürger zu werden, so musste er auf die Möglichkeit, in Hamburg Grosshandel zu treiben, verzichten; auch der Artikel 2 der Verordnung von 1845, nach dem die durch Staatsverträge eingegangenen Verpflichtungen von dieser Verordnung nicht berührt wurden, konnte den Amerikanern nichts nützen, da der Vertrag ja bestimmte, dass sie sich den Gesetzen u. s. w., denen die eingeborenen Bürger unterworfen seien, zu fügen hätten.

Es lag in der Natur der Sache, dass amerikanische Bürger nicht in dem Grade das Bedürfniss empfanden, sich in den Hansestädten als Kaufleute niederzulassen, wie umgekehrt die Hansestädter in Amerika. Die

Frage, wie sich die Auffassung der Amerikaner von dem Artikel 6 des Vertrages von 1827 mit der Auslegung und praktischen Anwendung desselben seitens der Hamburger vereinigen würde, ist demnach nie eine brennende geworden. Aber angeregt wurde sie doch von amerikanischer Seite, wenn auch erst lange Jahre nachdem der Vertrag ins Leben gerufen war. Es war in den 50er Jahren, einer für die neueren Einrichtungen des Hamburgischen Handels sehr bewegten Zeit, als sich die Amerikaner zuerst gegen den Artikel 6 äusserten. In dem werthvollen „Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations“, der in 4 Quartbänden 1857 dem Kongress vorgelegt wurde, finden sich u. A. ausführliche Berichte aus den Hansestädten vom Jahre 1854. Da schreibt der Konsul in Hamburg (Bd. 3, S. 257): „Es scheint, dass die Behörden in Hamburg nicht das Recht unserer Mitbürger, hier Geschäfte zu treiben, anerkennen, sondern dies nur dulden, so lange es ihnen räthlich erscheint. Der Artikel 6 des Vertrages mit den Hansestädten gewährt, wie die Hamburger behaupten, unseren Bürgern gar keine Rechte; denn nicht einmal eines Grossbürgers Sohn gilt als Bürger, bevor er allen Vorschriften etc. genügt, alle Gebühren bezahlt und den üblichen Eid geleistet hat. Die Lokalgesetze und Ordnungen für die Kaufmanns- und Handwerksgilden sind nicht nur in Hamburg, sondern in den meisten andern deutschen Staaten entschieden jeder freien Bewegung unserer Bürger, die Geschäfte treiben wollen, zuwider. Dies Konsulat ist energisch bei jeder Gelegenheit für die unseren Bürgern aus dem Vertrage zukommenden Rechte eingetreten, hat aber das Recht zum Ein- und Ausklariren von Waaren zum Transito nicht erlangen können.“ Weiterhin gab der Konsul zu, dass die Amerikaner in Hamburg nicht anders behandelt würden wie alle übrigen Nationen, es herrsche vollkommen Gleichheit für alle Fremde, „aber das Recht, Geschäfte in Hamburg zu treiben, wird ausschliesslich für die Hamburger Bürger in Anspruch genommen“. Dass Letzteres eine Uebertreibung war, liegt auf der Hand; kein Gesetz, keine Verordnung verbot den Fremden, Geschäfte zu treiben.

Einen kleinen Fortschritt in der Behandlung der Amerikaner in Hamburg konstatirt ein Konsularbericht vom September 1857: „In der auswärtigen Frachtfahrt können die amerikanischen Schiffe mit den Hamburgischen konkurriren; aber das ganze Geschäft des Frachten-Suchens und Beaufsichtigens der Ladung und Schiffe liegt in Hamburg in den Händen vereideter Makler. Diese müssen Hamburger Bürger sein. Die speziellen Gesetze in Hamburg und allen deutschen Bundesstaaten in Betreff der Handels- oder Handwerkergilden würden in jedem Fall ein

grosses Hinderniss für die Amerikaner, in Hamburg Geschäfte zu treiben, bilden. Erst in den letzten Jahren ist amerikanischen Bürgern erlaubt, Geschäfte jeder Art in Hamburg zu treiben; und sogar die Wenigen, die als Agenten für amerikanische Manufakturen Geschäfte in Hamburg betreiben, pflegen gewöhnlich eine Hamburgische Firma zu benutzen, um die Waaren am Zoll zu deklariren."

Dieselben Klagen ertönten noch später in ähnlicher Weise. Ein Wandel in der Stellung nicht allein der Amerikaner, sondern aller Fremden im Hamburgischen Handel wurde erst durch die wichtige Zollverordnung vom 28. December 1864 geschaffen, indem nun gegen gewisse Kautelen auch die Nichtstaatsangehörigen, die in Hamburg selbständig Geschäfte betrieben, zu Transito-Deklarationen berechtigt wurden. Endgültig und vollständig aber wurde in dieser Beziehung jeder Unterschied zwischen Fremden und Hamburger Bürgern oder Staatsangehörigen beseitigt durch die Aufhebung des Transito, d. h. die Herstellung völliger Verkehrsfreiheit in Hamburg im Jahre 1874.

---

2. Die Republik Texas.

Als sich in der Mitte der 30er Jahre Texas von Mexiko losriss und sich als selbständige Republik proklamirte, stand von den Hansestädten nur Bremen in direkter Handelsbeziehung mit dem Hafen dieses Landes, Galveston.

Obwohl die staatliche Unabhängigkeit der Republik wenig gesichert erschien, schlossen doch Grossbritannien, Frankreich und die Niederlande Handelsverträge mit derselben ab. Da in Texas zum Nachtheil der nicht durch Verträge privilegirten Flaggen hohe differentielle Zölle erhoben wurden, konnte allerdings ein Vertrag mit der Republik nicht ohne Werth sein. Der Senat von Bremen erliess am 9. August 1843 „in Betracht der seit einigen Jahren zwischen Bremen und der Republik Texas bestehenden Handelsverbindungen und zum Zwecke, dieselben auf die Grundlage einer gerechten und vollkommenen Gegenseitigkeit möglichst zu erweitern," die Erklärung, „dass Schiffe unter texanischer Flagge und deren Ladungen in den Bremischen Häfen rücksichtlich der Schiffsabgaben und Waarenzölle auf völlig gleichem Fusse behandelt werden sollen mit Bremischen Schiffen, sofern und so lange Bremische Schiffe und deren Ladungen in den Häfen der Republik Texas die gleiche Begünstigung geniessen."

Durch diese Reciprocitätserklärung, die allerdings im Hinblick auf das Nichtvorhandensein einer texanischen Rhederei den Bremern wenig kostete, scheinen diese die gleiche Behandlung ihrer Schiffe mit denjenigen Hollands, Frankreichs und Englands in Texas erreicht zu haben.

Ein wirkliches Vertragsverhältniss war nun aber doch vorzuziehen.

Schon im Sommer 1841 hatte der texanische Gesandte in London, Hamilton, sich zu Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit den Hansestädten bereit erklärt. Damals blieb es bei dieser Anregung. Als aber in den ersten Tagen des Januar 1844 der Oberst Daingerfield, Geschäftsträger von Texas im Haag, dem hansischen Ministerresidenten Rumpff in Paris eröffnet hatte, dass er von seiner Regierung zum Abschluss eines Handelsvertrags mit den Hansestädten bevollmächtigt sei, und Rumpff dies den Senaten meldete, wurde Ernst aus der Sache.

Allerdings hatten sowohl die Senate als Rumpff manche Bedenken politischer Art. Im merkantilen Interesse der Hansestädte aber, namentlich Bremens, das eventuell zu einem Vertrage für sich allein geneigt zu sein schien, musste ein Vertrag willkommen sein; auch betrieb Daingerfield die Sache sehr eifrig, und zwar ebenfalls vom kommerziellen Gesichtspunkte aus. „Die Bremer Kaufleute," so äusserte er sich gegen Rumpff, „verständen zweckmässiger als die meisten andern Nationen die passlichen zu importirenden Ladungen auszuwählen." — Rumpff wurde dann von den drei Städten zu der Verhandlung bevollmächtigt.

Wenn der Hamburger Senat, mit Rücksicht auf die wenig gesicherte Unabhängigkeit der Republik, empfohlen hatte, „im Allgemeinen auf die Sache einzugehen, ohne einen Abschluss zu sehr zu beeilen", so entsprach dies den Absichten des texanischen Unterhändlers in keiner Weise. Dieser hatte im Gegentheil grosse Eile und drängte Rumpff unablässig. Er suchte diesen betreffs der geplanten und erwarteten Inkorporation von Texas in die Vereinigten Staaten zu beruhigen, indem er diesen Plan für ganz aussichtslos bezeichnete. Dann aber erklärte der Oberst, dass „seine Intentionen darauf hinausgingen, den Hansestädten sich möglichst anzuschliessen, für die man in Texas eine besondere Sympathie als für die uralten Repräsentanten der wahren Handelsfreiheit fühle", und versicherte, „dass man in Texas mehr Werth auf die enge Verbindung mit den Hansestädten setze als auf die protegirenden Verbindungen mit den grössten Monarchien Europas". Allerdings hatte Daingerfield die Erfahrung gemacht, dass der mit Frankreich abgeschlossene Vertrag in diesem Lande nur wenig Popularität fand, während man zugleich dort diesen Vertrag als eine be-

sondere Gunst und Gnadenbezeugung für Texas beurtheilte. — In einer offiziellen Note schrieb Daingerfield am 17. März: „My intention was to show you that my Government is disposed to treat the Hanseatic Republics with that liberality which it feels to be due to them as Pioneers in commerce between Texas and the Continent States of Europe".

Es ist nur zu bedauern, dass dieser ausserordentlichen Werthschätzung, die den Hansestädten von einer amerikanischen Republik zu Theil wurde, so wenig Gelegenheit mehr geboten wurde, sich in Thaten umzusetzen.

Die Verhandlungen zwischen Rumpff und Daingerfield waren übrigens gar nicht ohne Schwierigkeiten. Allerdings war Texas ein Land, das weder das Interesse eigener Rheder noch eigener Manufakturen wahrzunehmen hatte. Die Schwierigkeiten waren auch weniger handelspolitischer als allgemein politischer Art. Nur sehr ungern gestand der Texaner die von Rumpff geforderte Ausdehnung der Zollbegünstigungen auf die aus hansischen Häfen verschifften Produkte der deutschen Bundesstaaten zu; der Oberst fürchtete, dass diese Bestimmung das Interesse der deutschen Staaten an einer Anerkennung der Republik Texas vermindern werde. Andrerseits weigerte er sich hartnäckig, auf die Beschränkung der Zollermässigungen bei der Ausfuhr aus Texas auf texanische und hansische Schiffe einzugehen, nicht etwa weil es keine texanische Schiffahrt gab, sondern weil man im Senat zu Galveston, wo man fast ausschliesslich die amerikanische Flagge zu sehen gewohnt war, eine Benachtheiligung dieser Flagge nicht gutheissen würde.

Endlich kam ein Vertrag zu Stande, der im Wesentlichen auf dem Vertrag der Hansestädte mit den Vereinigten Staaten und demjenigen der Niederlande mit Texas aufgebaut war. Vom Bremischen Bürgermeister Smidt angeregt, war im Artikel 18 die Bestimmung aufgenommen, dass die übrigen deutschen Bundesstaaten dem Vertrage mittelst einer besonderen Konvention oder Austausches offizieller Erklärungen beitreten konnten.

Am 17. April unterzeichnete Rumpff für die drei Hansestädte; doch für Hamburg, von welcher Stadt er noch keine Instruktion hatte, nur gegen einen Revers und unter Vorbehalt. Als man aber in Hamburg, namentlich wegen der unklaren Fassung eines Artikels, zögerte, zu der Unterzeichnung seine Zustimmung zu geben, annullirte Rumpff seine Unterschrift für diese Stadt.

Das hatte man nun allerdings auch in Hamburg nicht gewollt.

Da aber hier die persönliche Anwesenheit Daingerfield's in Aussicht gestellt war, hoffte man dann die Angelegenheit definitiv zu regeln.

Die Verhandlung in Paris war aus mehrfachen Gründen sehr geheim gehalten worden. Im Mai aber drang sie dennoch an die Oeffentlichkeit, und die in Paris erscheinende „Quotidienne" berichtete am 26.: „On parle beaucoup de la conclusion d'un traité de commerce entre le Texas et les Villes Anséatiques de Hambourg et de Brême. Dans ce moment, où le Zollverein vient de s'unir par un traité de même nature avec les États-Unis, et où le Texas va peut-être entrer dans le territoire de ce dernier Etat, le nouveau pacte dont il est question ne sera certainement pas sans influence sur les affaires internationales des pays Allemands"[1]).

Ob der Vertrag einen solchen Einfluss gehabt hat, mag dahingestellt bleiben; im Uebrigen blieb er wirkungslos und trat nie in Kraft.

Anfang Oktober traf Oberst Daingerfield in Hamburg ein, und zwar in der Eigenschaft als „Chargé d'affaires der Republik Texas beim Senat zu Hamburg". Der Senat hatte aber kaum Zeit gehabt, sich über die Stellungnahme diesem Herrn gegenüber zu berathen und schlüssig zu werden, als schon der mexikanische Konsul Negrete am 12. Oktober einen Protest gegen die Anerkennung der Unabhängigkeit von Texas durch den Senat einreichte. In diesem Protest wurde erklärt, dass eine solche Anerkennung „serait contraire non seulement aux droits de mon Gouvernement, mais encore aux intérêts des sujets de nos deux pays respectifs dans le moment qu'on fait la guerre aux usurpateurs du territoire du Texas." Doch ist nicht nur dieser Protest die Veranlassung gewesen, dass der Senat von weiteren Verhandlungen mit dem Obersten Abstand nahm. Allerdings war das Interesse an einem guten Einvernehmen mit Mexiko im Hinblick auf die mannigfachen Verbindungen der Hansestädte mit letzterem Lande für Hamburg wichtiger als die Ratifizirung eines Vertrages mit einer Republik, mit der Hamburg in keiner direkten Handelsverbindung stand. Entscheidend aber war die Erwägung, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit Texas bald aufgehört haben werde, zu den selbständigen Staaten gezählt zu werden; die Einverleibung in die Vereinigten Staaten stand vor der Thür.

Während in Bremen am 13. December 1844 der Vertrag mit Texas ratificirt wurde[1]), unterblieb dies in Hamburg; Syndikus Sieveking schrieb am 13. Januar 1845 an Daingerfield, „dass Umstände die

[1]) Publicirt ist der Vertrag aber von Bremen nicht.

Fortsetzung der zwischen Herrn Rumpff und ihm zu Paris eingeleiteten Negociationen für jetzt verhinderten". Bald darauf erfolgte die Annexion des Landes seitens der grossen nordischen Schwesterrepublik.

---

3. Hamburg und die spanisch-amerikanischen Kolonien während des Unabhängigkeitskampfes.

Seit dem Jahre 1810 erhob sich das spanische Amerika gegen die Herrschaft des Mutterlandes, und eine ebenso wechselvolle wie traurige Zeit der Wirrniss brach über diese reichen Lande Süd- und Mittel-Amerika's herein.

Während der grossen europäischen Kriege hatte England mit den spanischen und portugiesischen Besitzungen der neuen Welt seinen Handel auszudehnen gesucht und in diesem Streben sichtbar grosse Erfolge errungen.

Als in Europa der allgemeine Friede wieder hergestellt wurde, entbrannte im spanischen Amerika der Kampf mit dem Mutterlande mit verdoppelter Heftigkeit. Nicht nur England, sondern auch die übrigen Schiffahrt treibenden Nationen, denen das Weltmeer wieder offen stand, hatten ein lebhaftes Interesse an dem Ausgange dieses Kampfes. Von dem Siege und Abfalle der Kolonien erhoffte man überall den freien Handel mit diesen ausgedehnten Gebieten. Denn, wenn auch den spanischen Kolonien nicht die politische Reife und Selbständigkeit zuzutrauen war, welche die Vereinigten Staaten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auszeichnete, so galt es doch als selbstverständlich, dass mit der politischen Unabhängigkeit die Kolonien, ebenso wie einst jene grosse nordamerikanische Republik, ihre Häfen allen befreundeten Nationen öffnen würden.

Auch in den Hansestädten rüstete man sich frühzeitig, mit den noch in Empörung befindlichen Kolonien eine direkte Verbindung anzuknüpfen. Die ersten Expeditionen plante man nach Buenos Aires, derjenigen spanischen Besitzung in Südamerika, wo sich nach 1814 die Emancipation am hartnäckigsten behauptete. Doch begegnete man in Hamburg sogleich einem Proteste seitens Spaniens; am 17. Februar 1815 richtete der spanische Ministerresident daselbst ein Schreiben an den Senat, in dem es hiess: „Je suis informé, que plusieurs négociants de Hambourg ont l'intention d'expédier des marchandises sur des points de

l'Amérique appartenant à S. M. Catholique"; zugleich machte er darauf aufmerksam, dass noch immer das Gesetz bestände, nach dem nur aus den spanischen Häfen Waaren nach den spanisch-amerikanischen Kolonien verschickt werden dürften.

Der Senat, dies Schreiben der Kommerzdeputation mittheilend, erklärte am 25. September: „In der Ueberzeugung, dass wir einer freundschaftlichen Macht es schuldig sind, die Handelsverbindungen mit deren Kolonien abzubrechen, welche als im Zustande der Insurrection erklärt worden sind, wenn diese Macht es verlangt, und da Er auch das, was in den Jahren 1774 bis 78 bei der damaligen Insurrection der Nordamerikanischen Kolonien vorgekommen, nicht übersehen konnte: habe Er sich bewogen finden müssen, bei dem Zollen die Verfügung zu treffen, dass bis auf weiter die Versendungen nach Buenos Aires nicht zugelassen werden sollten." Diese Verfügung wurde dann auch auf Montevideo ausgedehnt.

Die Kommerzdeputation bedauerte dieses Vorgehen des Senats auf das Lebhafteste. Sie machte geltend, dass der Freistaat Buenos Aires schon errichtet gewesen sei, als die Spanier selbst sich im Insurrektionszustande befunden hätten; ob die jetzige spanische Regierung nichtsdestoweniger berechtigt sei, jene Länder wieder an sich zu ziehen, möge sie mit denselben ausmachen. „Aber Hamburg darf sich nicht darein mischen und durch feindselige Handlungen den Zorn der neuen Freistaaten auf sich ziehen. Alle Flaggen handeln frei nach jenen Gegenden, und Hamburg allein sollte sich diese neue, reiche Handelsquelle aus Nachgiebigkeit gegen den spanischen Minister vielleicht für die ganze Zukunft selbst verschliessen? Während England, Holland und Amerika dahin handeln, sollte Hamburg allein davon ausgeschlossen werden? Wir wollten den fremden, hier in Ladung liegenden Schiffen wehren, selbst für fremde Rechnung Waaren dahin anzunehmen?" Aber auch, wenn wirklich jene Staaten als Insurgenten anzusehen seien, brauche man, so meinten die Kommerzdeputirten, doch höchstens die Zufuhr der Kontrebande zu verbieten[1]). Uebrigens sei der Handel mit unschuldigen Waaren nach einem Lande, in dessen Besitz Spanien sich nicht befände, auf Risiko der betreffenden Kaufleute und Rheder.

Doch wurde dem Gesuch der Kommerzdeputirten um Aufhebung der Verfügung keine Folge gegeben; das Interesse an einem guten Einvernehmen mit Spanien, dessen Störung leicht unangenehme Folgen für den

[1]) Im Frühjahr 1813 hatte die Kommerzdeputation gemeint, man könne ruhig Kriegsbedürfnisse nach Südamerika schicken; vergl. oben S. 95.

Gesammthandel der Stadt haben konnte, überwog die unleugbaren Vortheile einer frühzeitigen Verbindung mit den neuen Republiken.

Es kamen an in Hamburg:

1815 aus Montevideo . .	1 Schiff
1816 vom La Plata . . .	3 Schiffe
1817 vom La Plata . . .	1 Schiff
1818 vom La Plata . . .	2 Schiffe.

Wie viele Schiffe thatsächlich in diesen Jahren von Hamburg nach jenen Gegenden gegangen, ist nicht ersichtlich. Doch fanden solche Expeditionen mehrfach statt, auch nach der südamerikanischen Westküste. Im August 1817 führte der spanische Vertreter wieder Beschwerde, und zwar über die beabsichtigte Sendung des Schiffes Palmyra nach Buenos Aires und die hierüber, wie üblich, durch Börsenanschlag geschehene Anzeige. Auf Veranlassung des Senats musste letztere entfernt werden.

Zu weit gehenden Ansprüchen Spaniens setzte jedoch der Hamburgische Senat auch seinerseits Widerstand entgegen. Als im Februar 1818 der spanische Minister das Verbot der Ausfuhr von Waffen und Kriegsmunition nach ganz Amerika beim Senat beantragte, indem er sich darauf berief, dass beim nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege dasselbe stattgefunden habe, lehnte der Senat den Erlass eines Verbots in dieser Ausdehnung ab und untersagte lediglich die Ausfuhr von Waffen und Munition nach den spanisch-amerikanischen Kolonien. Allerdings war das Verlangen des Spaniers ebenso unberechtigt wie unpraktisch. Die Kommerzdeputirten wiesen ganz mit Recht in einem Schreiben vom 3. April 1818 darauf hin, „dass die Vereinigten Staaten von Nordamerika wie der Hof von Brasilien es nicht gleichgültig ansehen würden, wenn der Kontinent und vollends eine isolirte Stadt ihnen die Zufuhr beschränken wollte“. Auch lagen im nordamerikanischen Kriege doch die Verhältnisse ganz anders; damals gab es keinen unabhängigen Staat in Amerika, und kein amerikanisches Land war dem allgemeinen Handel geöffnet. Das Verbot der Ausfuhr von Kriegsmaterialien nach Amerika konnte daher von Niemandem als eine Störung des Handels angesehen werden. Ferner aber konnte Hamburg „als blosser Zwischenort des Handels den preussischen und andern Fabrikaten nicht den Durchgang verwehren“. Denn die einzelne Bundesstadt dürfe nicht „den Handel und den Umsatz der benachbarten Staaten, noch die Schiffahrt beschränken; sie würde sich dadurch den allgemeinen Unwillen zuziehen“. Unpraktisch aber sei ein solches Verbot, da es wenig nützen werde, denn man werde nunmehr die Schiffe mit simulirten Bestimmungen expediren. Doch rieth die Deputation

davon ab, letzteres den Spaniern gegenüber zu erwähnen, „weil es das Verlangen eines gänzlichen Verbots aller Ausfuhr dieser Art zur Folge haben und mithin die Sache noch verschlimmern könne“.

Für ebenso unerfüllbar musste die dann von dem spanischen Ministerresidenten gestellte Forderung gelten, dass von denen, die Waffen und Munition nach neutralen amerikanischen Häfen verschiffen wollten, eine Bürgschaft gestellt werden möchte zur Sicherstellung, dass die Waffen etc. auch wirklich nach dem angegebenen Platz gingen. Die Hamburger Spediteure konnten den binnenländischen Versendern solche Vorschriften nicht machen und andererseits für jene nicht Kaution leisten.

Im Jahre 1819 kamen vom La Plata sogar 7 Schiffe an; die Hoffnung auf eine baldige Freigebung der Fahrt wurde immer lebhafter, je ungünstiger die Aussichten Spaniens auf eine Wiedereroberung der Kolonien sich gestalteten.

Es bedurfte nur noch der Anerkennung der Unabhängigkeit dieser Staaten seitens einer oder mehrerer der grösseren Nationen, um auch den kleineren Staatenbildungen die Möglichkeit einer offenen Anknüpfung mit jenen zu gewähren.

Von Beginn des Emancipationskampfes an hatte man in den Vereinigten Staaten mit Wohlgefallen der Erhebung der spanischen Kolonien zugeschaut; man hoffte dort von diesem Kampf nicht nur die Herstellung offener Handelsverbindungen, sondern namentlich die praktische Fixirung des Grundsatzes „Amerika für die Amerikaner“. So waren die Vereinigten Staaten die ersten, die — im März 1822 — die Unabhängigkeit der neuen Freistaaten anerkannten.

Diesem folgenschweren Ereigniss sah man überall mit Spannung entgegen, nicht am wenigsten in Hamburg, der ersten Handelsstadt des europäischen Kontinents. Noch ehe man hier sicher wusste, dass es thatsächlich eingetreten, doch als man mit Gewissheit letzteres annahm, schon Anfang Juni, wandte sich eine Anzahl Hamburgischer Firmen, unter der Führung von P. A. Vernet, an die Kommerzdeputation mit dem Ersuchen, dieselbe möge, in Anbetracht dessen, dass „die Anerkennung der südamerikanischen Freistaaten von Seiten der nordamerikanischen Regierung erfolgt sein wird, es auch allen Anschein hat, dass England bald dem Beispiel folgt, um sich die Vortheile zu sichern, welche die neuen Regierungen, namentlich die von Kolumbien, denjenigen geniessen zu lassen verspricht, die selbige zuerst anerkennen“, beim Senat sich dafür verwenden:

„dass derselbe, wenn man auch aus Rücksicht gegen die spanische

Regierung, noch mit der förmlichen Anerkennung durch Anstellung von Consuls Abstand nehmen möchte, doch vermittelst der in den Hauptplätzen der neuen Freistaaten etablirten Kaufleute an den Chefs der Departements der auswärtigen Angelegenheiten der resp. Freistaaten von Seiten unserer Republik eine confidentielle Mittheilung zu machen für gut finden möchte, die unsere Bereitwilligkeit, die Flagge jener Staaten auf dem nämlichen Fuss, wie andere befreundete Staaten zu behandeln und Handelsverbindungen zu gegenseitigem Nutzen anzuknüpfen, zu erkennen gäbe".

Zu einer förmlichen Anerkennung konnte sich nun allerdings Hamburg noch nicht entschliessen; für diesen Schritt wollte man erst das Vorgehen einiger der grösseren europäischen Kontinentalmächte abwarten. Dieser Ansicht war auch die Kommerzdeputation. Da aber, wie ja auch in jener Eingabe aus der Mitte der Kaufmannschaft berührt, von einer früher oder später bewiesenen Zuvorkommenheit gegen die jungen Staaten der Umfang der von diesen gewährten Begünstigungen im Handel und Schiffahrt abhängig gemacht war, so waren jedenfalls schon vor einer formellen Anerkennung Schritte zu thun, um in dieser Beziehung nichts zu versäumen.

Mit wahrhafter Begeisterung, einer Eigenschaft, die man sonst bei einer den nüchternen Interessen des Erwerbes dienenden Körperschaft, wie der Hamburger Kommerzdeputation, nicht zu suchen pflegt, widmete sich diese der neuen Aufgabe, die an sie herantrat. Es handelte sich nun nicht um kleine Vortheile des Verkehrs, nicht um die Ausnutzung und Verbesserung einzelner Handelsinteressen, nicht um die merkantilen Beziehungen zu einzelnen Städten oder Ländern. „Die ganze südliche Hälfte von Amerika mit allen ihren reichen Schätzen und zugleich, was für die Zukunft vielleicht noch wichtiger ist, die Verbindung über jene Länder mit Asien und dem Inselmeer sind der mercantilischen Betriebsamkeit geöffnet". Und wir können, wenn wir den Enthusiasmus der Hamburger Börse im Sommer 1822 hier beleuchten wollen, dies nicht besser thun, als wenn wir ausser den schon angeführten eigenen Worten der Kommerzdeputation noch die folgenden, in einem Schreiben an den Senat vom 26. Juni befindlichen hinzufügen: „Es tritt eine neue Epoche in der Handelsgeschichte ein, gleich der, wie Amerika entdeckt und der Weg um Afrika herum gefunden ward. Der Welthandel nimmt einen anderen Schwung. Die alte Handelspolitik stürzt. Es sind neue Ansichten, die sich Bahn brechen,

durch den Gang der veränderten Zeiten". Für Hamburg war, so dürfen wir hinzufügen, die Unabhängigkeit der spanischen Kolonien, wie auch früher die der Vereinigten Staaten, unmittelbar viel wichtiger, als es die Entdeckung der neuen Welt gewesen ist. Denn diese kam direkt den damals die See beherrschenden Nationen zu Gute; nun erst, Jahrhunderte nach der Entdeckung, konnte man sich auch hier voll und ganz der Freude über eines der grössten Ereignisse aller Zeiten hingeben; nun durfte der Präses M. J. Haller dem versammelten „Erbaren Kaufmann" der alten Hansestadt die grosse Errungenschaft des Jahres verständlich machen mit den Worten „Hamburg hat Kolonien erhalten".

Doch begnügten sich die praktischen Kaufleute nicht mit der Begeisterung, nicht mit Worten. „Was kann Hamburg thun? Was muss es thun?" Diese Fragen wurden sogleich aufgeworfen. Und die Antwort aus dem Munde der Kommerzdeputation lautete: „Als erster Seehafen Deutschlands seinen Platz behaupten, dem inneren Deutschland den Handel öffnen nach anderen Gegenden, nicht die Hände in den Schooss legen, nicht den Kaufmann des inneren Deutschlands sich selbst seine Wege suchen lassen."

Um so mehr musste Hamburg sich dem neuen Gebiete mit Eifer zuwenden, als der indirekte Handel Deutschlands mit den spanischen Kolonien über Spanien in den letzten Jahren nahezu eingeschlafen war; nunmehr konnte auf direktem Wege das Verlorene wieder eingebracht werden. Aber Beschleunigung that Noth. „Noch hat sich das spanische Südamerika nicht der deutschen Leinen entwöhnt; noch sind sie nicht, wie in Brasilien, in Folge des so langjährigen ausschliesslichen Handels der Engländer durch Baumwollfabrikate verdrängt", warnten die Kommerzdeputirten; mit Recht legten sie ein grosses Gewicht auf die im Handel so bedeutungsvolle Macht der Gewohnheit. Allerdings vergingen doch noch einige Jahre, ehe es zu einem geregelten Verkehr mit den neuen Republiken kam.

So wünschenswerth es im allgemeinen Handelsinteresse war, bald in geregelte Beziehungen zu den neuen transatlantischen Staaten zu treten, so war andererseits eine gewisse Vorsicht zu empfehlen. Man hatte nicht einmal nöthig, auf die schlechten Erfahrungen, die in Hamburg bei den Unternehmungen nach Nordamerika in den Jahren 1783 u. folg. gemacht waren und die noch im warnenden Angedenken der alten Leute lebten, zurückzugreifen. Die Expeditionen, die nach 1814 von Hamburg aus nach dem spanischen Amerika, namentlich der Westküste, gemacht waren und seit denen erst wenige Jahre verflossen, hatten meist sehr schlechte

Resultate geliefert [1]). Handelsunternehmungen nach Ländern, deren innere Verhältnisse nichts weniger als konsolidirt und deren merkantile Bedürfnisse nach Umfang und Auswahl den Hamburgern noch recht unbekannt waren, mussten sehr gewagt und nicht so aussichtsvoll sein, als sie einem Optimisten wohl scheinen mochten.

Der Senat erfüllte desshalb nur die Pflicht einer guten Obrigkeit, wenn er etwas Wasser in den Wein goss und zu hoch gespannte Erwartungen herabzustimmen suchte; im November 1822 erklärte er, er könne sich bei den gegenwärtigen Verhältnissen noch nicht davon überzeugen, „es sei die hiesige Börse oder der teutsche Handelsstand durch ein besonders dringendes Benehmen und Entgegenkommen zu unsichern und gefahrvollen Unternehmungen zu veranlassen“. Er setzte aber hinzu, er werde keine Gelegenheit vorübergehen lassen, um im ordentlichen, gewöhnlichen Wege dem Hamburgischen Handel und Schiffahrt in den südamerikanischen Häfen eine gute Aufnahme und gleiche Behandlung, gleiche Vortheile wie dem Handel und der Schiffahrt anderer befreundeter Nationen zu verschaffen.

Somit ging der Senat auch nicht auf den Antrag der Kommerzdeputation ein, Agenten ohne öffentlichen Charakter, etwa gewandte Cargadöre oder in Amerika etablirte Kaufleute, zur Anknüpfung von Verbindungen mit den neuen Staaten auszusenden. Bei der Empfehlung solcher Sendungen konnte sich die Deputation auf das Beispiel Englands berufen, welches, ehe es Ende 1822 zur Anerkennung schritt, denselben Weg gewählt. Als in Betracht kommende Länder und Orte sah man in Hamburg Caracas für Kolumbien, Valparaiso für Chile, Lima für Peru, Buenos Aires, Veracruz oder Mexiko für Mexiko an.

Dagegen trat der Senat noch im Sommer 1822 auf vertraulichem Wege und durch die Vermittlung des Generalkonsuls Colquhoun in London mit den dortigen Agenten der emancipirten südamerikanischen Staaten in Beziehung und suchte, unabhängig von diplomatischen Formen, eine Art von Verbindung einzuleiten. Namentlich kam hierbei Kolumbien in Betracht, dessen Agent Zea eine sehr rührige Thätigkeit in Europa entfaltete und in öffentlichen Blättern die kommerziellen Vortheile, die eine baldige Annäherung an diese Republik für die betreffenden Staaten haben werde, anpries. Das Resultat einer Konferenz, die Colquhoun im Auftrage Hamburgs mit Zea hatte, bezeichnete Ersterer als „ziemlich günstig“.

[1]) Vergl. C. L. D. Meister, Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfniss für Deutschland, Hamburg 1848, S. 6.

Wenn es zu der von der Kommerzdeputation vorgeschlagenen Sendung besonderer Hamburgischer Agenten auch nicht kam, so fand man doch noch im Jahre 1822 Gelegenheit, auf anderem Wege der Absicht, mit einigen der neuen Republiken in Verbindung zu treten, zu genügen. Im Auftrage und für Rechnung der königl. Seehandlung in Berlin [1]) war nämlich der in Lima etablirte Kaufmann Samuel Friedrich Scholtz damals im Begriff, nach Südamerika zu gehen, um mit den neuen Freistaaten, namentlich Peru und Chile, unter der Hand Verbindungen anzuknüpfen [2]). Von der Kommerzdeputation, mit welcher der Senat sich in dieser Angelegenheit einverstanden erklärte, aufgefordert, auch für Hamburg in derselben Richtung zu wirken, zeigte sich Scholtz hierzu gern bereit [3]). Die Seehandlung ihrerseits konnte, wie sie schrieb [4]), ihre Zustimmung „um so weniger versagen, da Alles, was den deutschen Handel überhaupt begünstiget, unserer Regierung nicht anders als angenehm seyn kann". Doch sollte Scholtz nur in vertraulichen Aeusserungen und, ohne dabei seines Charakters als Agent der Seehandlung Erwähnung zu thun, mit den Hansestädten korrespondiren. Die Kommerzdeputation gab ihm ein ausführliches Schreiben mit, in dem die merkantilen Vortheile, die Hamburg zu bieten in der Lage war, sowohl vom lokalen als vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus erörtert waren, Vortheile, die „namentlich auch die Südamerikaner zu Unternehmungen nach und über Hamburg aufmuntern dürften".

In der Erwartung, durch Scholtz irgend etwas zu erreichen, sahen sich die Hansestädte sehr getäuscht. Jener Mann hat niemals über die Resultate seiner Mission an die Städte berichtet [5]). —

Nachdem im Januar 1825 Mexiko und Kolumbien von England anankannt waren, hielt nun der Hamburger Senat es für angezeigt, in Kolumbien, und zwar in den Städten La Guayra und Carthagena, ferner in Buenos Aires und in Mexiko Handelsagenten anzustellen; zu der Errichtung wirklicher Konsulate konnte man sich noch nicht entschliessen.

---

[1]) Ueber diese Unternehmungen vergl. Rother, Die Verhältnisse des kgl. Seehandelsinstituts und dessen Geschäftsführung etc. (1845), S. 14 f. Bei Zimmermann, Preussisch-deutsche Handelspolitik, findet sich darüber Nichts.

[2]) In dem Patent, das Scholtz von der Seehandlung unter dem 1. Oktober 1822 ausgestellt war, heisst es u. A.: „Le Sieur Scholtz est chargé de rechercher toutes les occasions qui pourront favoriser la prospérité du commerce entre les deux pays et d'en profiter à un avantage mutuel autant qu'il dépendra de lui."

[3]) Durch Schreiben aus Bremen vom 11. Nov. 1822; auch für Bremen übernahm S. die Vertretung.

[4]) Die Seehandlung an Scholtz, 7. Dec. 1822.

[5]) So klagte die Kommerzdeputation am 27. November 1824.

Zunächst wurde Hermann Nolte zum Agenten für Mexiko ernannt und ihm, da er im September nach dort zurückkehren wollte, Aufträge in Bezug auf den Handel dieses Landes gegeben. Doch war man ängstlich bemüht, „jedes unnöthige Aufsehen zu vermeiden". Im Mai 1826 wurde dann der erste Vertreter eines der neuen Staaten in Hamburg zugelassen, nämlich Adolf Matthiessen, als Handelsagent der Vereinigten Staaten von Mexiko.

Auf die Nachricht von letzterem Ereigniss drohte allerdings der spanische Vertreter in Hamburg sogleich mit einem Protest und berichtete nach Madrid; in Wirklichkeit ist ein Protest aber nie erfolgt. Spanien hatte mehr und Wichtigeres zu thun, als mit den Hansestädten Händel anzufangen, und dachte wohl kaum daran, wie im Jahre 1751, als Hamburg mit Algier einen Frieden geschlossen, die Hamburgische Schiffahrt zu verbieten; doch scheint man sich in Hamburg zeitweilig einer solchen Befürchtung hingegeben zu haben. Man wusste in Spanien zu gut, dass etwa ein Verbot der Hamburgischen Flagge in Cuba in erster Linie die wohlverstandenen Interessen dieser Insel beeinträchtigen müsste.

Was aber die Kontinentalmächte, auf deren Verhalten in dieser Frage Hamburg stets Rücksicht nahm, betraf, so meinte Syndikus Sieveking in seiner am 31. Januar dem Senat erstatteten Relation: „so scheinen sie sämmtlich darauf bedacht zu sein, die Krisis der Halbinsel zu benutzen, um, wie ein berühmter deutscher Dichter eine Missheirath während des Kanonendonners der Schlacht von Jena schloss, wünschenswerthe Verbindungen, deren sie sich doch gewissermassen schämen, in einem Augenblick einzugehen, wenn dem König von Spanien die Ohren betäubt sind. Preussen, die Niederlande, ja, wahrscheinlich auch Frankreich unterhandeln. Der französische Gesandte fordert zu einer Benutzung des Augenblicks auf". Bei dieser Lage der Dinge glaubte auch Hamburg nicht zurückbleiben zu brauchen. „Den Hansestädten," urtheilte Sieveking, „deren Handelsinteresse in die Augen fällt, wird man übrigens verzeihen, was man anderen Staaten, die durch Verbindungen der Art vorzugsweise eine Opinion bezeichnen, weniger vergeben würde. Alles man wagt — wäre die Beantwortung einer russischen oder österreichischen Note. Bey der weniger metaphysischen Politik des jetzigen russischen Kaisers und den Aeusserungen des Fürsten Metternich gegen unsern Gesandten in Paris wären auch diese nicht einmal zu besorgen." — Wie vorsichtig man aber in kaufmännischen Kreisen damals noch war, geht daraus hervor, dass, als im Oktober 1826 ein Schiffsmakler ein Schiff unter kolumbischer Flagge durch Börsenanschlag anzeigen wollte, der

Präses der Kommerzdeputation deshalb erst mit dem Syndikus von Sienen Rücksprache nahm. Erst als dieser nichts dagegen hatte, ward der Börsenanschlag erlaubt. —

Der Senat beschloss nun am 12. Februar 1827 betreffs der ehemaligen spanischen Kolonien, „die faktisch im Besitz einer noch nicht allgemein anerkannten Unabhängigkeit sind“, dass von der Anknüpfung von Verträgen mit diesen Staaten zunächst noch zu abstrahiren „und hierin der Vorgang grösserer Kontinentalmächte, namentlich der Niederlande und von Preussen, abzuwarten“ sei. Doch erhielt Sieveking den Auftrag, sich bei seiner Durchreise durch Brüssel und London nach Brasilien nach den von anderen Kontinentalmächten genommenen Massregeln zu erkundigen. Was Mexiko beträfe, so solle er „dem Herrn von Gorostiza sowohl als dem Herrn Camacho vertraulich auseinandersetzen, dass Hamburg bei dem innigsten Wunsche, mit Mexiko durch einen Traktat oder durch diplomatische Agenten in nähere Verbindung zu treten, es dennoch in nothwendiger Rücksicht auf die Gefahren, denen das Hamburgische Eigenthum in Spanien ausgesetzt sein würde, noch zur Zeit nicht thun dürfe[1]), inzwischen aber, bis die Umstände es erlauben würden, die Mexikaner sich in Hamburg alle Willfährigkeit und gleiche Begünstigungen mit allen andern Nationen, ohne Ausnahme, versprechen könnten“.

Rücksichtlich Kolumbiens erhielt Sieveking die Instruktion, „dem Herrn Hurtado und sonst bei vorkommenden Gelegenheiten die Geneigtheit Hamburgs und das Bestreben, zur Beförderung gegenseitigen Verkehrs beizutragen, zu erkennen zu geben, über die Anknüpfungen von Unterhandlungen aber, insofern davon die Rede sein sollte, in möglichst allgemeinen Ausdrücken wegzugehen.“

Endlich die La Plata-Staaten betreffend, sollte Sieveking, „da Buenos Aires ein Freihafen ist, in welchem die Flaggen aller Nationen gleichbehandelt werden, gegen die Gesandten dieses Staats, wo sie vorkommen, allgemeine Freundschaftsversicherungen gebrauchen.“

Als man aber im März in den Hansestädten erfuhr, dass Preussen schon in Verhandlungen mit Mexiko stehe[2]), unternahm man einen entscheidenden Schritt weiter. Allerdings hatte Preussen nicht, wie es zuerst

[1]) Ebenso gab Gildemeister bei seiner Durchreise in Brüssel dem mexikanischen Agenten Gorostiza die Geneigtheit Bremens, „mit Mexiko zu einem festen völkerrechtlichen Verhältnisse zu gelangen“, zu erkennen, verhehlte ihm aber nicht, „dass wir nicht die ersten auf der neuen Bahn sein und uns sehr nach Preussen richten würden“. (Bremer Archiv.)

[2]) Vergl. hierüber das kürzlich veröffentlichte Buch von Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik, S. 108 ff.

von dem mexikanischen Agenten Murphy in Paris fest behauptet worden war, einen förmlichen Vertrag mit Mexiko geschlossen. Es hatten lediglich im Februar der preussische Gesandte v. Maltzahn in London und der dortige mexikanische Gesandte Camacho Reciprocitätsdeklarationen ausgewechselt, aber ohne Austausch von Vollmachten, ohne Abfassung eines Protokolls und in formlosester Art. Doch hatte diese Vereinbarung in ihren Folgen völkerrechtlichen Charakter, und der preussische Minister des Innern wies die sämmtlichen königlichen Regierungen des Staates an, bekannt zu machen, dass die mexikanischen Schiffe und Waaren in den preussischen Häfen die Vorteile der am meisten begünstigten Nation geniessen sollten. Hierin konnte man nichts anderes als eine indirekte Anerkennung Mexiko's seitens Preussens sehen.

Nun wurde am 18. März im Hamburgischen Senat beschlossen, dass Sieveking in London „dem Herrn Camacho den Wunsch des Senats erkläre, eine Kommerzkonvention mit dem mexikanischen Gouvernement zu verhandeln und zu schliessen, sobald er sich dazu durch den Vorgang einer der grösseren europäischen Mächte, ausser England [1]), im Stande sehen werde, und dass man nach den Umständen zu Absendung einer Mission nach Mexiko zu dem Ende nicht abgeneigt sein möchte, und dass er dem Herrn Camacho über die förmliche Annahme des vom mexikanischen Gouvernement beim Senate zu beglaubigenden beabsichtigten mexikanischen Konsuls oder Agenten vergewissre, auch, sofern dazu von Herrn Camacho Veranlassung gegeben werden sollte, dass der Senat kein Bedenken finden würde, den bisherigen Charakter des Herrn Nolte als Hamburgischen Handelsagenten in den eines Konsuls zu verändern."

Es fehlte nunmehr nur noch das definitive Vorgehen einer Kontinentalmacht. Im Mai stand der Abschluss des Vertrages zwischen den Niederlanden und Mexiko unmittelbar bevor [2]), und am 10. dieses Monats forderte der Senat von Bremen den Hamburgischen Senat auf, sich an der Verhandlung über einen Vertrag mit Mexiko in London zu betheiligen. Hamburg ging darauf ein.

Mit der Eröffnung dieser Verhandlung beginnt die Anknüpfung völkerrechtlicher Beziehungen zwischen den Hansestädten und dem ehemals spanischen Amerika, Beziehungen, in denen sich nun jene nicht mehr von Spanien hindern liessen. Denn der spanische Ministerresident in Hamburg protestirte, als der Abschluss des Vertrages mit Mexiko, auf den wir unten

[1]) Dieses hatte schon am 26. December 1826 einen Freundschafts- und Handelsvertrag mit Mexiko abgeschlossen.

[2]) Der Vertrag wurde am 15. Juni in London unterzeichnet.

noch zu sprechen kommen, bekannt wurde, gegen diesen am 31. Juli 1827. Der Senat antwortete mit einer Note, in welcher er seinen Schritt mit der politischen und kommerziellen Lage Hamburgs und dem Vorgange der Niederlande motivirte.

---

4. Die Republik Mexiko.

Schon am 15. December 1821 dekretirte die Regierung des nun unabhängigen Staates Mexiko, dass die im vorhergehenden Jahre von Spanien dem spanischen Handel geöffneten mexikanischen Häfen am Golf und am Stillen Ocean dem freien Handel der ganzen Welt offen stehen sollten; nur die spanischen Schiffe und Waaren wurden von 1823 bis zum Abschluss des Friedens im Jahre 1836 ausgeschlossen.

Von Hamburg waren direkte Unternehmungen nach Mexiko bereits 1824 eingeleitet; da aber der Haupthafen Veracruz wegen des noch in spanischen Händen befindlichen, ihn beherrschenden Forts San Juan de Ulloa unzugänglich war, musste man die Häfen Tampico und Alvarado anlaufen.

Der Verkehr der Hansestädte mit Mexiko nahm in diesen Jahren schnell zu.

Es liefen ein in mexikanischen Häfen:

	1825		1826		1827		1828	
kommend aus:	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
Hamburg	8	627	11	1657	15	2266	9	1247
Bremen	4	75	4	437	6	826	3	316

Im Jahre 1828 kamen die Hansestädte mit zusammen 1563 Tons innerhalb des Gesammtverkehrs in mexikanischen Häfen an vierter Stelle; ihnen voraus gingen Nordamerika mit 8270, Frankreich 6186, Grossbritannien 3320 Tons.

Auch nahm die Betheiligung der Hamburgischen Flagge an diesem Verkehr zu. Von den acht aus Hamburg in Mexiko einlaufenden Schiffen im Jahre 1825 trug keines die Hamburgische Flagge; es waren fünf amerikanische, zwei französische, ein englisches Schiff; 1827 waren es drei Hamburgische, neun dänische, zwei englische, ein amerikanisches; 1828: vier Hamburgische, vier dänische, ein amerikanisches [1]).

[1]) Alle diese Zahlen sind entnommen der „Balanza general del comercio maritimo por los puertos de la Rep. Mexicana“ für die Jahre 1825 und folgende. Trotz

Wir haben schon gesehen, wie die Hansestädte sich allmählich den neuen amerikanischen Staaten, in erster Linie Mexiko, näherten und wie im Frühjahre 1827, nachdem mehrere grössere europäische Mächte theils schon mit Mexiko Verträge geschlossen, theils in Verhandlungen standen, nun auch die Hansestädte auf diesem Wege nicht zurückblieben.

Zuerst erbot Rumpff sich, ausser nach Washington auch noch nach Mexiko zum Abschluss eines Vertrages zu gehen. Dann dachte man durch den Konsul Nolte in Mexiko auf Grund der schon 1825 zwischen Colquhoun und dem mexikanischen Agenten Michilena in London stattgehabten vorläufigen Berathung abschliessen zu können. Endlich zeigte es sich, dass man auch in London zum Ziel kommen werde, und Camacho und Colquhoun verhandelten nun mit einander.

Am liebsten hätte man in den Hansestädten mit Mexiko zunächst in derselben Weise, wie Preussen, ganz formlos, durch Reciprocitätsdeklarationen Dasjenige erreicht, worauf es im Wesentlichen und bis auf Weiteres besonders ankam. Aber davon wollte Camacho nichts wissen. Er erklärte bereits Gildemeister in Paris, mit der an sich mangelhaften Form der Abmachung habe er sich hinsichtlich Preussens begnügt, weil es im Interesse seiner Regierung gelegen, nur erst mit einer der zum Heiligen Bunde, wie er sich ausdrückte, gehörigen grösseren Mächte in eine Art von völkerrechtlicher Beziehung zu treten, und da Preussen unter diesen die erste gewesen, welche sich Mexiko genähert, so sei demselben das so hingegangen. In Zukunft werde sich Mexiko nur noch auf förmliche Traktate einlassen[1]).

Die Verhandlungen zwischen Colquhoun und Camacho führten schnell zum Abschluss; das Resultat entsprach im Wesentlichen des Ersteren Instruktionen. Am 16. Juni 1827, einen Tag nach der Unterzeichnung des mexikanisch-niederländischen Vertrages, ward der Vertrag unterzeichnet; er war auf der Grundlage vollkommener Reciprocität aufgebaut und erfüllte, wenn sich auch die Gleichstellung mit den Mexikanern in den Schiffs- und Hafenabgaben und Zöllen nicht erreichen liess, doch den Anspruch auf die Stellung einer meistbegünstigten Nation. Im Artikel 11 war gegenseitig die Einfuhr aller Waaren in den Schiffen beider Kontrahenten von jedem andern Lande aus, ebenso die Ausfuhr nach jedem andern Lande hin erlaubt; und Artikel 12 sicherte die Reciprocität und Gleich-

des doch verhältnissmässig bedeutenden Verkehrs der Hansestädte in Mexiko war man damals hier über die Staatsangehörigkeit Hamburgs sich augenscheinlich nicht ganz klar; in der „Balanza" für 1827 wird gelegentlich „Hamburgo" mit „Amberes" (Antwerpen) zusammen zu den „Paises bajos" (Niederlande) gerechnet.

[1]) Bremer Archiv.

stellung mit der meistbegünstigten Nation hinsichtlich der Abgaben bei Einfuhr und Prämienvergütung u. dgl. bei Ausfuhr und bestimmte, dass für den Fall, dass die mexikanische Regierung die Flagge irgend einer Nation auf den Fuss der nationalen Flagge setzen würde, dieselben Vortheile auch den hanseatischen Flaggen zu Theil werden sollen. Sehr wichtig war der Artikel 13, in dem die gegenseitige Handelsfreiheit den Bürgern stipulirt wurde. „Sie können daselbst wohnen, Häuser und Magazine miethen, reisen, Handel treiben, Boutiquen eröffnen, Produkte, Metalle und Münzen transportiren und ihre eigenen Geschäfte selbst betreiben etc." — „jedoch haben sie sich den dahin bezüglichen Landesgesetzen und Reglements zu fügen." Im Hinblick auf den Detailhandel in Mexiko musste diese Bestimmung für die Hansestädte sehr werthvoll sein. Doch war die Küstenfahrt der mexikanischen Flagge vorbehalten, unter welcher aber die Bürger der Hansestädte diesen Handel unbeanstandet betreiben durften.

Der Vertrag trat sogleich vom Tage der Unterzeichnung an in Kraft und zwar auf die Dauer von 30 Jahren.

Ein Separatartikel vom 12. Juli setzte noch fest, dass, wenn unerwartete Schwierigkeit sich in der Ausführung des Artikel 13 ergeben würde, sofern er die Befugniss, den Lokalhandel zu treiben, Boutiquen zu eröffnen etc. betrifft, die Bürger jedes Staates provisorisch wirklich alle Privilegien geniessen sollten, welche durch die Gesetze des Landes, wo sie residiren, den Bürgern und Unterthanen der meistbegünstigten Nation zugestanden sind."

Am 21. Februar 1828 wurde der Vertrag, der in Hamburg volle Billigung fand, von der dortigen Bürgerschaft genehmigt.

Die Ratifikation sollte binnen eines Jahres stattfinden. Als aber diese Frist abgelaufen war, ohne dass etwas von Seiten Mexiko's in dieser Beziehung verlautete, schrieb Colquhoun am 25. März 1829 im Namen der Hansestädte an den mexikanischen Gesandten in London und fragte nach der Ursache der Verzögerung. Der Gesandte entschuldigte diese mit inneren Unruhen, die gerade, als die mexikanische Kammer an die Berathung des Vertrages habe gehen wollen, dazwischen gekommen seien. Wieder vergingen nun ein und ein halbes Jahr. Dann erklärte im November 1830 Gorostiza in London, dass seine Regierung den Traktat mit den Hansestädten ebensowenig wie die mit Frankreich und Preussen ratificiren könne; Camacho habe seine Vollmachten bei dem Abschluss überschritten.

Thatsächlich sind wohl noch andere Gründe für die Nichtratificirung massgebend gewesen. Mexiko war allmählich in seiner Handelspolitik vorsichtig und zurückhaltend geworden. Von einem Gegenseitigkeitsvertrage

konnte eine Nation, wie die mexikanische, sich wenig Vortheile versprechen. Ausser dem reichen Ertrage seiner Minen hatte das Land nur wenig Produkte, die werthvoll genug waren, um die ungeheuren Kosten des Transports aus dem Inlande an die Küste zu tragen. Der Mangel an ausreichenden Exportartikeln erklärt zugleich die geringe Bedeutung der mexikanischen Handelsmarine. Nur höchst selten liess die angeborne klimatische Indolenz den eingebornen Mexikaner sein Glück in andern Ländern versuchen. Desshalb hatte dieses Volk wenig von den Vortheilen eines Reciprocitätsvertrages zu erwarten, mochte derselbe sich auf dem Papier noch so liberal darstellen; und die mexikanische Regierung, dieses Verhältnisses sich wohl bewusst, sah, wie sie nicht verhehlte, in jedem Handelsvertrage nur ein Uebel. Als Mexiko die ersten Verträge schloss, 1826 mit England und Hannover, 1827 mit Dänemark und den Niederlanden, und sogar ohne den Vorbehalt der Kündigung, lag in dem Wunsche, die politische Selbständigkeit anerkannt zu sehen, ein ausreichendes Motiv, jenen Staaten Handelsvortheile zuzugestehen, vor denen man sonst zurückgeschreckt sein würde. Bei den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, Preussen und Sachsen war Mexiko doch schon so viel vorsichtiger geworden, dass die Kündbarkeit dieser Verträge stipulirt wurde. Die Verträge aber mit Preussen und den Hansestädten zu ratificiren konnte man sich nicht entschliessen.

Andererseits war für die Hansestädte ein Vertrag mit Mexiko eine dringende Nothwendigkeit. Nicht nur die Ausdehnung des hansestädtisch-mexikanischen Handels erforderte einen Vertrag, sondern es war namentlich der eigenartige Handelsbetrieb in Mexiko, der eine völkerrechtliche Regelung der Verhältnisse empfahl. Die Geschäfte nach diesem Lande endigten nur selten an der Küste, die Waaren mussten in den meisten Fällen viele Tagereisen weit auf Gefahr der europäischen Absender ins Innere gebracht werden, um in der Hauptstadt oder in den grösseren Provinzialstädten und Messplätzen Absatz zu suchen. Ebenso mussten die Retouren in Silber auf diesseitige Gefahr weit zu Lande gehen, um die Häfen zu erreichen. Eine Beraubung dieser Transporte gehörte, auch wenn das Land nicht im Revolutionszustande war, nicht zu den Seltenheiten; war aber das Land durch innere Unruhen heimgesucht, so waren ohne Verträge die Konsuln schwer im Stande, ihre Landsleute und deren Eigenthum zu schützen.

Gleich nachdem Gorostiza die Abgeneigtheit seiner Regierung, den 1827 unterzeichneten Vertrag zu ratificiren, kundgegeben, waren Colquhoun und er in neue Verhandlungen über einen Vertrag einge-

treten. Es kam ein solcher zu Stande, der allerdings nicht in Allem den Wünschen der Hamburgischen Kaufmannschaft entsprach. Wichtig war namentlich die veränderte Fassung des den Detailhandel etc. betreffenden Artikels. War, wie wir gesehen, in dem früheren Vertrage der Detailhandel im Allgemeinen den Hansestädten zugesichert worden, so bestimmte nun Artikel 11, dass nur der Handel im Grossen erlaubt sein solle; und nicht ohne Mühe erreichte Colquhoun, dass im Artikel 12 hinzugefügt wurde, „obgleich nach dem Wortlaute des vorigen Artikels die Staatsangehörigen und Unterthanen der hohen kontrahirenden Theile keine Läden eröffnen, noch diese Art von Detailhandel treiben dürfen, so erklärt doch die mexikanische Regierung überdies, dass sie den Staatsangehörigen der Hansestädte für die ganze Zeit, wo ihre Legislation es zugiebt, die Befugniss, Läden zu eröffnen und diese Art des Detailhandels zu betreiben, ertheilt, vorausgesetzt, dass sie sich den Bedingungen fügen, welche die örtlichen Gesetze und Verordnungen in besagter Hinsicht den Unterthanen oder Bürgern der am meisten begünstigten Nationen auferlegen."

Wenn einerseits dies diejenige Frage in allen mexikanischen Handelsverträgen war, bei der die Regierung dieses Landes am meisten das Interesse ihrer Mitbürger zu vertreten hatte — denn im Uebrigen konnte Mexiko, wie oben bemerkt, wenig Werth auf Reciprocitätsverträge legen —, so musste dagegen auch den Hansestädten eine möglichst liberale Bestimmung grade nach dieser Richtung am Herzen liegen. Denn in Mexiko betrieb fast jeder Kaufmann, auch wenn der Schwerpunkt seines Erwerbes im Grosshandel lag, eine Art von Detailgeschäft; bei der bedeutenden Rolle, die der hansische Kaufmann im mexikanischen Binnenhandel spielte, musste ein Verbot des Detailbetriebes dem Gesammthandel der Hansestädte mit jenem Lande einen schweren Stoss versetzen.

Im Uebrigen gewährte der am 7. April 1832 unterzeichnete Vertrag den Hansestädten die Stellung einer meistbegünstigten Nation auf der Basis der Gegenseitigkeit.

Binnen acht Monaten sollten die Ratifikationen ausgewechselt werden. Es ging aber wiederum, wie mit dem früheren Vertrage. Jahr um Jahr floss dahin, und von der Ratifikation war nicht die Rede. Wiederholt drang der Hamburger Senat in London durch Colquhoun und in Hamburg beim mexikanischen Konsul auf die Ratificirung. Im November 1837 schrieb der mexikanische Generalkonsul an Syndikus Sieveking „Le trop long et bien sensible delai, qu'il a souffert, doit être attribué seulement aux affaires plus pressantes qui ont occupé le Gouvernement pendant les

dernières années." An der Aufrichtigkeit dieser Erklärung hatte man keine Ursache zu zweifeln; aber gerade, dass ein vor $5^1/_2$ Jahren unterzeichneter Vertrag hinter anderen Gegenständen bei der Erledigung zurückstehen musste, zeigt das geringe sachliche Interesse Mexiko's an dem Vertrage; und dass der Mangel an einem solchen Interesse sich nicht nur auf den hansestädtischen Vertrag beschränkte, geht daraus hervor, dass auch die Ratifikation anderer Verträge seitens Mexiko's sich übermässig verzögerte; der am 8. Februar 1831 in London unterzeichnete Vertrag mit Preussen wurde erst am 1. Mai 1834 von Mexiko ratificirt. Dagegen bemühte sich Belgien seit Jahren vergebens, einen Vertrag mit Mexiko zu Stande zu bringen; zweimal, 1839 und 1853, einigten sich Unterhändler über einen Entwurf; beide Male wurde derselbe in Mexiko verworfen. Ebenso stellte Mecklenburg-Schwerin wiederholt Anträge ähnlicher Art; die mexikanische Regierung versprach, dieselben in Erwägung zu ziehen; über das Resultat dieser Erwägungen verlautete nie etwas.

Die Kommerzdeputation empfahl eine Verhandlung in Mexiko selbst; namentlich der Deputirte G. H. Vorwerk betrieb diese Angelegenheit mit grossem Eifer.

Doch aller Eifer und alle Vorstellungen halfen nichts gegenüber der entgegenstehenden Macht der inneren und äusseren Verhältnisse Mexiko's. Als im Frühjahr 1838 die französisch-mexikanische Verwicklung eintrat, wurde dadurch die endliche Erledigung der Sache in noch weitere Entfernung geschoben; grade damals aber empfanden die Hansestädte den Mangel an einem Vertragsverhältniss doppelt schwer; denn der Handelsvertrag war, wie die Kommerzdeputation erklärte, „nicht sowohl der Zollbegünstigungen, als des Schutzes der Person und des Eigenthums wegen wichtig". Es kam hinzu, dass sämmtliche auf die Verhandlungen bezügliche Papiere, selbst das Hauptdokument, in den Wirrnissen dieser Zeit in Mexiko verloren gingen.

Nach endlosen Korrespondenzen und Vorstellungen, bei denen der Hamburgische Konsul Färber in Mexiko auch von dem dortigen preussischen Gesandten v. Gerold unterstützt wurde, gelang es, die Ratifikation seitens Mexiko's zu erreichen. Am 8. November 1841 wurden in London die Ratifikationen ausgewechselt. —

Werfen wir nun einen Blick auf den Umfang und die Bedeutung des hansestädtisch-mexikanischen Handels.

War Brasilien für den Hamburgischen Handel namentlich wichtig durch die ungeheuren von dort bezogenen Importe an Rohprodukten, so lag die Bedeutung des Handels mit Mexiko in den Exporten dorthin. Von allen süd- und mittelamerikanischen Staaten war es Mexiko, wohin

Hamburg die werthvollsten Ausfuhren sandte. Im Jahre 1838 gingen nach Mexiko von Hamburg und Bremen zusammen 18 Schiffe mit Ladungen im Gesammtwerth von 4 400 000 ℳ Banco, allein für 2 300 000 ℳ deutsche Leinen[1]). Desshalb galten in den 30er Jahren die ausgehenden Frachten nach Mexiko als die besten auf ähnliche Entfernungen. Die Kommerzdeputation konnte, als sie fortwährend auf die endliche Ratificirung des Handelsvertrages drängte, mit Recht darauf hinweisen: „in keinem Lande haben Hamburgs Kaufleute, Hamburgs Rheder und deutsche Industrie überhaupt mehr zu hoffen oder zu fürchten, als in der mexikanischen Republik“.

In den 40er Jahren hatte das mexikanische Geschäft der Hansestädte einen schweren Stand. Die politischen und finanziellen Wirren des Landes schädigten seinen gesammten auswärtigen Handel. Allerdings nahmen die Exporte nach Mexiko zunächst noch zu, doch wurde der Absatz derselben gegenüber der wachsenden englischen Konkurrenz immer mehr erschwert. Die Einfuhr aus Mexiko in Hamburg dagegen fiel von 203 750 ℳ Banco in 1841 auf 67 600 ℳ Banco in 1843.

Ganz traurig wurde die Lage des mexikanischen Handels, als 1846 der Krieg mit den Vereinigten Staaten ausbrach. Für den Haupteinfuhrartikel der Hansestädte, die deutschen Manufakturwaaren, wurde durch dies Ereigniss in den billigen nordamerikanischen Fabrikaten eine schwer zu bekämpfende Konkurrenz geschaffen. Die Ausfuhr nach der mexikanischen Ostküste fiel von Bco. ℳ 3 015 930 in 1846 auf Bco. ℳ 711 760 in 1847, stieg dann aber 1848 auf Bco. ℳ 4 722 400.

Im Allgemeinen behaupteten sich die Hansestädte in den 50er Jahren in ihrer Stellung im mexikanischen Handel. Besonders erhielt sich die führende Stellung der deutschen Kaufleute in Mexiko selbst. Rudolf Schleiden schrieb aus Mexiko Ende der 50er Jahre[2]): „Der Grosshandel Mexiko's befindet sich zu ungefähr zwei Dritteln in den Händen der in der Republik etablirten Deutschen; aber nicht deutsche, sondern englische und französische Waaren nehmen bei der Einfuhr den ersten Platz ein.“ Und nach anderen Aufzeichnungen etwa aus derselben Zeit gab es damals 37 hanseatische Häuser in Mexiko, nämlich je 11 in der Hauptstadt und Veracruz, 4 in Tampico, 5 in Mazatlan, 6 in andern Plätzen[3]).

[1]) Vergl. Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 179 ff.

[2]) Manuskript in den Akten der Kommerzdeputation „Zur Statistik Mexiko's“; auch im Folgenden benutzt.

[3]) Report on the commercial relations of the U. States with all foreign nations, vol. 1, Washington 1856, S. 383.

Nach Schleiden waren von den fremden Familienhäuptern, die Sicherheitskarten genommen:

im Jahre 1853 : 495 Deutsche (insgesammt 7958)
„ „ 1854 : 632 „ („ 9864)
„ „ 1855 : 581 „ („ 9234)

Von den 495 Deutschen im Jahre 1853 waren 112 Hamburger, 5 Bremer, 93 Preussen, 13 Sachsen. Es erklärt sich aus dieser bedeutenden Zahl europäischer Kaufleute und Gewerbetreibender in Mexiko der grosse Werth, der bei dem Abschluss von Handelsverträgen mit diesem Lande auf die Bestimmungen, welche sich mit dem Schutz der Angehörigen der betr. Staaten und ihres Eigenthums beschäftigten, gelegt werden musste.

Ein wichtiger Abschnitt in der mexikanischen Handelspolitik wird bezeichnet durch die Navigationsakte vom 30. Januar 1854. Durch dies Gesetz, das ein vollständiges Differentialzollsystem enthielt, wollte die mexikanische Regierung die nationale Handelsmarine, die bisher sehr unbedeutend gewesen [1]), zur Blüthe bringen. Die genannte Navigationsakte stellte nunmehr als Regel auf, dass sämmtliche Waaren, welche in nichtmexikanischen und nicht dem Lande, in dem die Waaren erzeugt seien, angehörenden Schiffen eingeführt würden, einem Zollaufschlag von 50 Prozent auf den tarifmässigen Zollsatz unterliegen sollten.

Nun sicherte der Artikel 9 des Vertrags mit den Hansestädten den beiderseitigen Schiffen die Behandlung auf dem Fuss der meistbegünstigten Nation zu; andererseits war es eine Thatsache, dass auch nach dem Erlass jenes Gesetzes, z. B. französische und englische Schiffe fremde, d. h. nichtfranzösische und nichtenglische Waaren in ihren Schiffen fortdauernd in Mexiko einführten, ohne jenem Zollaufschlag unterworfen zu werden. Für die Hansestädte wäre die Anwendung des neuen Gesetzes aber um so bedenklicher gewesen, als eigentliche hansestädtische Produkte nur einen äusserst geringen Theil der auf hansischen Schiffen nach Mexiko verführten Waaren ausmachten, und diese Exporte grösstentheils innerdeutschen und schweizerischen Ursprungs waren.

Auf eine Vorstellung des mexikanischen Konsuls in Hamburg an seine Regierung erfolgte die Antwort, „dass die Navigationsakte in keiner Weise den Inhalt der Traktate, welche Mexiko mit den befreundeten Staaten abgeschlossen hat, aufheben noch vermindern könnte, auch keine

[1]) So hat den Hamburgischen Hafen nur einmal, im Jahre 1854, ein Schiff mexikanischer Flagge (von 63 Lasten) besucht.

Veränderung in Betreff desjenigen, welcher mit den Hansestädten in Kraft sei, gemacht werden, sondern fortgefahren werden werde, die Bedingungen, welche derselbe in Betreff des Handels und der Schiffahrt enthält, in Zukunft genau und treu zu beobachten."

Hiermit war zunächst diese Angelegenheit zur Zufriedenheit der Hansestädte erledigt.

Aber nicht allein die Letzteren, sondern auch andere Regierungen, wie die englische und die der Vereinigten Staaten, hatten gegen die Navigationsakte und die durch sie involvirte Beeinträchtigung der Verträge protestirt. Die mexikanische Regierung erklärte nun im Allgemeinen, dass diese Akte nur insoweit in Kraft treten solle, als dies nach den bestehenden Verträgen möglich sei. Zur sofortigen Aufhebung der Akte konnte sich die Regierung, gereizt durch die energischen Vorstellungen der fremden Gesandten, nicht entschliessen; dagegen kündigte sie zunächst, um für die Zukunft freie Hand zu haben, die sämmtlichen Verträge, ausgenommen denjenigen mit den Vereinigten Staaten. Dann wurde am 11. Januar 1856 die Navigationsakte aufgehoben.

Den Hansestädten, deren Vertrag ebenfalls dem Schicksal der Kündigung anheim gefallen war, gab die mexikanische Regierung ihre Geneigtheit zu Verhandlungen über einen neuen Vertrag kund. Der Bremische Ministerresident Schleiden wurde von den Städten zum Bevollmächtigten für diese Unterhandlung ernannt. In mehr als einer Beziehung war das Terrain, auf dem Schleiden zu operiren hatte, sehr ungünstig. Zuförderst war es eine für diese Verhandlungen bedauerliche Thatsache, dass der preussische Ministerresident Baron Richthofen, der am 10. Juli 1855 für Preussen und 18 Zollvereinsstaaten mit Mexiko einen Handelsvertrag abgeschlossen, diesen Abschluss sehr übereilt und mehrere Punkte zugegeben hatte, ohne besondere Restriktionen sicher zu stellen. Das war um so verhängnissvoller, als es Richthofen wohl bekannt sein musste, dass es die Absicht Mexiko's war, in dem Vertrage mit Preussen einen Mustervertrag abzuschliessen, der für alle künftigen Verhandlungen ähnlicher Art als Norm dienen sollte.

Namentlich die Bestimmungen über die Ausweisung missliebiger Fremder, den Polizeidienst und die Grenze der Jurisdiktion über das die Küste bespülende Meer, wie die nur achtjährige Dauer des Vertrags, die Richthofen zugestanden hatte, erschwerten späteren Unterhändlern ihre Aufgabe beträchtlich. Zuerst musste das der sardinische Bevollmächtigte Benzi, der zum Abschluss eines Handelsvertrages in Mexiko eintraf, wahrnehmen.

Auch die äusseren Verhältnisse, unter denen Schleiden unterhandeln musste, waren ungünstig. Das Land befand sich im Zustande offener Revolution, dann folgte eine Periode der Reorganisation.

Endlich gelang es Schleiden, am 4. Juni 1856, einen Vertrag abzuschliessen. Der mexikanisch-preussische Vertrag vom 10. Juli 1855 und der Vertrag der Hansestädte mit Neu-Granada vom 3. Juni 1854 dienten als Grundlage.

Den Hansestädten musste es namentlich daran liegen, dass, was in dem alten Vertrage nicht stipulirt war, ausdrücklich bestimmt werde, dass die hanseatische Flagge die Befugniss habe, die Produkte oder Waaren aller Länder direkt oder indirekt in Mexiko ohne höhere Zölle u. s. w. einführen zu dürfen. Das konnte nun allerdings nicht erreicht werden. Doch war es schon ein Gewinn, dass diese Bestimmung für die Erzeugnisse der übrigen deutschen Bundesstaaten zugegeben wurde. Dafür als Gegenzugeständniss wurde vereinbart, dass alle Erzeugnisse u. s. w. der neuen Staaten des amerikanischen Kontinents, die ehemals spanische Kolonien waren, bei der Ausfuhr aus mexikanischen Häfen und der Einfuhr in die Hansestädte als mexikanische Erzeugnisse u. s. w. angesehen werden sollten. Schon lange hatte Mexiko die Aufnahme einer solchen Stipulation in seine Handelsverträge erstrebt und zuerst in dem nichtratificirten Vertrag mit Belgien durchgesetzt[1]); auch in dem erwähnten Vertrag mit dem Zollverein fand sich die Bestimmung.

Allerdings war es sowohl Schleiden als dem mexikanischen Unterhändler de la Rosa klar, dass dies Zugeständniss thatsächlich wenig bedeutete, da ausser etwas Kakao schwerlich jemals ein Produkt jener anderen amerikanischen Staaten aus mexikanischen Häfen ausgeführt wurde.

Für den hansestädtischen Handel war dies die wesentlichste neue Bestimmung. Bezüglich der übrigen Artikel gelang es Schleiden mehrfach, in Einzelheiten günstigere Bedingungen zu erreichen, als es Richthofen ermöglicht hatte; so namentlich betreffs der Dauer des Vertrages, die auf 12 Jahre festgesetzt wurde.

---

[1]) In dem mexikanisch-österreichischen Vertrage vom 30. Juli 1842 ist die Bestimmung noch nicht enthalten. — Ebenso hatte Hannover in seinem Vertrage mit den Vereinigten Staaten vom 20. Mai 1840, um den Produkten des Deutschen Bundes und der indirekten Fahrt aus den Häfen desselben gleiche Rechte mit den hannöverschen Landesprodukten und der direkten Fahrt unter hannöverscher Flagge auszudrücken, zugeben müssen, dass die reciproken Befugnisse der Vereinigten Staaten auf die Produkte und Häfen des gesammten amerikanischen Kontinents und Westindiens ausgedehnt wurden.

Dagegen musste hinsichtlich des Polizeidienstes der Fremden und anderer Bestimmungen Schleiden, nachdem einmal Richthofen den Mexikanern hierin nachgegeben hatte, ebenso wie der sardinische Unterhändler diesem Vorgang folgen.

Der Vertrag wurde von der Hamburger Bürgerschaft am 25. September 1856 ratificirt.

Wie über allen Verträgen der Hansestädte mit Mexiko, schwebte auch über diesem ein merkwürdiges Verhängniss. Er ist nie seitens Mexiko's ratificirt worden; und officiell hat der Hamburgische Senat die Gründe für die Nichtratifikation nie erfahren. Die Kommerzdeputation meinte, das Hinderniss sei der (nicht veröffentlichte) Separatartikel des Vertrages, nach welchem eventuell die hanseatischen Konsuln oder Generalkonsuln in Mexiko diplomatische Funktionen ausüben dürften. Wahrscheinlich lagen die Gründe der Nichtratifikation ausserhalb des Vertrages. Die Verhältnisse des Landes, Ende der 50er Jahre, näherten sich immer mehr dem Zustande vollkommener Auflösung und Verwirrung, sodass es leicht erklärlich ist, warum es nicht zur Ratifikation des Vertrages kam, an dem Mexiko selbst wenig liegen konnte. Und die Erwägung der inneren Zustände der Republik liess auch den Hansestädten eine weitere Betreibung der Vertragsangelegenheit unthunlich erscheinen; einerseits war es nicht zu erwarten, dass nun auch eine der beiden gleichzeitigen mexikanischen Regierungen sich mit der Ratifikation eines hanseatischen Handelsvertrages beschäftigen werde, andererseits musste es überhaupt für bedenklich angesehen werden, mit einer von beiden Parteien in Unterhandlungen zu treten.

Dass unter dem Bürgerkriege in Mexiko die Handelsverbindungen der Hansestädte mit diesem Lande sehr leiden mussten, ist begreiflich. Aber auch die dort ansässigen Hansestädter litten sehr. „Schon seit einer Reihe von Jahren," so heisst es in einer Eingabe einer Anzahl von Firmen an die Kommerzdeputation vom 14. Januar 1860, „haben die in jenem Lande etablirten Hamburger Häuser Erpressungen und Bedrückungen aller Art erlitten, welche in den letzten zwei Jahren, in Folge des ausgebrochenen Bürgerkrieges, unerträglich geworden sind." In einer öffentlichen Kundgebung aber wurde dem Interesse der betheiligten Hamburger Geschäftskreise an dem Ausgang des mexikanischen Konflikts Ausdruck gegeben; im Jahre 1861 vereinigten sich 40 Hamburger Firmen zu einer Resolution [1]), die in den öffentlichen Blättern von Mexiko publicirt werden und durch

[1]) Abgedruckt im Hamburger Handelsblatt vom 29. November 1861.

ihren moralischen Einfluss auf die beunruhigte Stimmung der dortigen Handelskreise günstig einwirken sollte. Ob diese Veröffentlichung ihren Zweck erfüllt hat, muss allerdings dahingestellt bleiben.

---

5. Die alte Republik Kolumbien, Venezuela und Neu-Granada.

Neben Mexiko kam von den ehemals spanischen Kolonien in Amerika namentlich Kolumbien für den Handel mit Europa in Betracht. Diese Republik umfasste bis 1830 die jetzigen Staaten Venezuela, Kolumbien (früher Neu-Granada) und Ecuador. Die Haupthäfen des Landes waren La Guayra, Puerto Cabello, Angostura, und mit diesen hatten die Hansestädte seit den 20er Jahren einen recht lebhaften Verkehr. Es kamen an in Hamburg:

von La Guayra	1824 : 2	Schiffe		von Puerto Cabello	1825 : 1	Schiff
„ „ „	1825 : 4	„		„ „ „	1826 : 1	„
„ „ „	1826 : 7	„		„ „ „	1827 : 2	„
„ „ „	1827 : 10	„		„ „ „	1828 : 1	„
„ „ „	1828 : 7	„		„ „ „	1829 : 1	„
„ „ „	1829 : 7	„		„ „ „	1830 : 1	„
„ „ „	1830 : 4	„				

ferner von Angostura 1830 ein Schiff. Der indirekte Verkehr aber, der über St. Thomas vermittelt wurde, war viel beträchtlicher.

Im Anfang des Jahres 1826 erhielt Colquhoun den Auftrag von Hamburg, sich mit dem Gesandten Kolumbiens in London ins Einvernehmen zu setzen und ihn zu orientiren über die Stellung, die Hamburg im Handel mit Kolumbien einnähme; hierauf erklärte der Gesandte, er werde über Hamburgs merkantile Bedeutung an seine Regierung berichten.

Wir haben schon oben gesehen, dass Hamburg mit den übrigen Hansestädten sehr behutsam hinsichtlich der officiellen Anerkennung der neuen Freistaaten vorging. Doch wurde ein Hamburgischer Generalkonsul in La Guayra schon im Juni 1827 in der Person des Herrn Georg Gramlich daselbst ernannt, aber ohne Hinzuziehung des Erb. Kaufmanns und ohne dass diese Ernennung fürs Erste öffentlich bekannt gemacht wurde.

Bei ihrer Anwesenheit in London im Frühjahr 1827 traten die auf der Reise nach Brasilien begriffenen Sieveking und Gildemeister mit dem dortigen Gesandten Kolumbiens, Hurtado, in Verbindung.

Dieser begriff, wie Gildemeister schreibt[1]), besser als Camacho für Mexiko, dass der Verkehr zwischen Kolumbien und Europa darum nicht minder vortheilhaft für Ersteres sei, weil es einen Theil der Importe aus Europa mit Gold und Silber bezahlen müsse. Zugleich erklärte aber der Kolumbier, dass seine Regierung sich mit keinem europäischen Staate auf Reciprocitätsverhältnisse anders als mittelst förmlicher Handelsverträge einlassen werde.

Dagegen konnten die Hansestädte, namentlich nachdem der Vertrag mit Mexiko unterzeichnet war, nichts einzuwenden haben. Mit Kolumbien in ein völkerrechtliches Vertragsverhältniss zu kommen, war für die Hansestädte im Grunde wichtiger und dringender als mit Mexiko; denn in Kolumbien wurde von den nichtbegünstigten Flaggen ein Differentialzoll von 7½ Prozent erhoben.

Auch in Rio de Janeiro knüpften die beiden hansischen Unterhändler mit dem dortigen kolumbischen Geschäftsträger Palacio Verbindung an. Gildemeister rieth dringend, nunmehr ungesäumt auch mit Kolumbien anzuknüpfen[1]); eine Zuschrift Palacio's, der an seine Regierung berichtet hatte, drückte sehr deutlich den Wunsch derselben aus, mit den Hansestädten einen Vertrag abzuschliessen. Doch zögerte man in Hamburg noch immer, in förmliche Unterhandlungen mit Kolumbien zu treten, da noch keine der zur „Heiligen Allianz" gehörenden Kontinentalmächte, wie bei Mexiko, vorausgeschritten war. Als aber keine dieser Mächte Anstalten zu machen schien, mit Kolumbien anzuknüpfen, dagegen 1829 die Niederlande einen Vertrag mit diesem Staate wirklich abschlossen, wurde auch seitens der Hansestädte der lange überlegte Schritt gethan.

Es fanden nun 1829 zwischen Colquhoun für die Hansestädte und dem dortigen kolumbischen Gesandten Verhandlungen über einen Handelsvertrag statt. Doch blieben dieselben ohne Resultat, weil der Libertador Bolivar den Grundsatz nicht aufgeben wollte, dass man den Hansestädten nur für die Einfuhr ihrer einheimischen Produkte die Zollbegünstigung gewähren dürfe, ein Vertrag mit solchen Bedingungen aber für die Hansestädte keinen Werth haben würde.

Im Jahre 1830 zerfiel Kolumbien in die drei Republiken Venezuela, Neu-Granada und Ecuador. Für den allgemeinen und den hanseatischen Handel hatte von diesen Staaten zunächst Venezuela die grösste Bedeutung. Im Anfang entwickelte sich diese Republik verhältnissmässig friedlich und stetig, was auf ihre auswärtigen Handelsbeziehungen und wirthschaftliches Gedeihen nur vortheilhaft einwirken konnte.

---

[1]) Bremer Archiv.

Die Einfuhr aus Hamburg-Altona in Venezuela betrug (in Pesos):

1832/33 : 156438; 1833/34 : 183234

und aus Bremen

1832/33 : 104809; 1833/34 : 142196.

Dagegen betrug die Ausfuhr aus Venezuela nach Hamburg-Altona und Bremen zusammen:

1832/33 : 342834; 1833/34 : 384528.

Gegenüber den betreffenden Zahlen im Verkehr anderer Staaten mit Venezuela, namentlich der Vereinigten Staaten, waren diese Zahlen allerdings sehr geringfügig.

Doch wurde ein sehr bedeutender Theil des europäischen Verkehrs mit Venezuela, wie schon bemerkt, durch St. Thomas vermittelt.

Schon bald nach der selbständigen Konstituirung Venezuela's machte der Generalkonsul Gramlich auf den günstigen Moment zu neuen Anknüpfungen von Verhandlungen aufmerksam. Der Hamburger Senat hielt die Sache jedoch nicht für so dringend. Allerdings hatte man nicht die Absicht, sich einem eventuellen diesbezüglichen Antrage der dortigen Regierung gegenüber gradezu ablehnend zu verhalten; da aber die Erfahrung gelehrt hatte, dass die amerikanischen Regierungen sich gewöhnlich bald überzeugten, dass eine allgemeine Gleichstellung aller Flaggen in ihrem eigenen Interesse lag, so war der Senat der Ansicht, dass über kurz oder lang sich dasselbe Ziel auch ohne immerhin langwierige und kostspielige Verhandlungen erreichen lasse.

Noch dringender aber wurde die Nothwendigkeit eines Vertragsverhältnisses mit Venezuela für die Hansestädte empfunden, als zu den beiden Staaten, die schon Verträge mit dem alten Kolumbien geschlossen — Grossbritannien (1825) und Holland (1829) — nun 1833 auch noch Frankreich durch eine Präliminarkonvention hinzutrat. Auch konnte Gramlich im Mai 1835 berichten, dass die venezolanische Regierung nicht abgeneigt sei, mit den Hansestädten Verhandlungen anzuknüpfen. Zwar hielt der Hamburger Senat in Anbetracht dessen, dass auf dem venezolanischen Kongress die allgemeine Gleichstellung aller Flaggen mit der nationalen angeregt war, den Zeitpunkt für eine Verhandlung noch immer nicht für geeignet; dagegen erklärte sich die Kommerzdeputation „im Allgemeinen für den Grundsatz des Abschlusses von Handelstraktaten mit diesen neuen Republiken, da es sich nicht absehen lässt, welche Wichtigkeit dieselben annoch erlangen können, und es durchaus wichtig ist, zu verhindern, dass noch mehr andre Staaten Hamburg zuvorkommen,

damit Hamburgs Flagge immer, soweit solches irgend erreichbar ist, überall den begünstigtsten Flaggen gleichgestellt bleibe."

Die Thatsachen gaben der Kommerzdeputation Recht. Aus der erwarteten generellen Gleichstellung aller Flaggen mit der nationalen wurde nichts. Hingegen wurde die ungünstige Stellung der Hansestädte im venezolanischen Handel noch verschlechtert, als am 26. Januar 1836 die Vereinigten Staaten einen äusserst günstigen Vertrag mit Venezuela schlossen. Während die englische, französische und holländische Flagge nur für die eigenen Landeserzeugnisse mit der venezolanischen gleichgestellt war, wurde diese Gleichstellung hinsichtlich der amerikanischen Flagge ausgedehnt auf die Einfuhr der Produkte etc. aller Länder. Dadurch sahen sich die Hansestädte in der Zollbehandlung auf die dritte Rangstufe gestellt.

Ferner aber erhielt nun die nordamerikanische Schiffahrt, die schon an sich durch zahlreiches Angebot und billige Frachten überall die Konkurrenz erschwerte, in Venezuela bedeutend das Uebergewicht; der dort etablirte deutsche Kaufmann musste nicht allein seine Waaren lieber in amerikanischen Fahrzeugen als in hanseatischen aus Deutschland beziehen, da er im Zoll mindestens 2—3 Procent vom Werth der Waaren ersparte, sondern ihm kamen selbst auf dem Umwege über Nordamerika deutsche Erzeugnisse, in nordamerikanischen Schiffen in Venezuela eingeführt, billiger zu stehen, als wenn er sie direkt aus Hamburg mit Hamburgischen Schiffen bezog.

Noch ein weiterer Umstand kam endlich in Betracht, der für nicht im Handelsvertragsverhältniss stehende Nationen in Venezuela sehr drückend war: alle solchen Nationen angehörenden Fremden mussten bei allen Provinzialabgaben 50 Procent mehr als diejenigen Fremden entrichten, deren Regierung einen Vertrag abgeschlossen. Es betrug demgemäss die Gewerbesteuer des deutschen Kaufmanns 600, die des Nordamerikaners nur 400 Dollars.

Der Abschluss eines Handelsvertrages mit Venezuela musste unter diesen Verhältnissen eine Lebensfrage für den hansestädtisch-venezolanischen Handel sein, einen Handel, für dessen Entwicklung man bei Gleichstellung mit den begünstigten Nationen vortreffliche Aussichten zu haben meinte. Es war die allgemeine Ansicht, die durch die vortrefflichen inhaltsreichen Berichte des Generalkonsuls Blohm in La Guayra bestätigt wurde, dass die bedeutende Zunahme des Landbaus und die damit im Zusammenhang stehende Vermehrung der Exportartikel in Venezuela eine ebenso bedeutende Zunahme des Konsums deutscher Waaren zur Folge haben werde.

Der ehemalige Generalkonsul Gramlich, der als Privatmann in Caracas lebte, wurde von den Hansestädten mit der Verhandlung beauftragt; am 27. Mai 1837 unterzeichnete er den Vertrag.

Dieser Vertrag war die liberalste aller damals gültigen Handelskonventionen der Hansestädte und erfüllte vollkommen die Wünsche derselben. Er stellte die hanseatischen Schiffe in allen Abgaben und bei jeder, auch der indirekten Einfuhr von Waaren jeglichen Ursprungs den venezolanischen Schiffen gleich. Im Artikel 10 wurde hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr der beiderseitigen Produkte etc. Reciprocität bestimmt, und zwar sollten auch alle aus den hansischen Häfen verführten Produkte etc. der deutschen Bundesstaaten als Produkte etc. der Hansestädte angesehen werden. Das war ohne Zweifel eine sehr wichtige handelspolitische Errungenschaft.

Die Erwartungen, die man an diesen Vertrag geknüpft, erfüllten sich in vollstem Maasse[1]). Das zeigen folgende Zahlen.

Es wurden ausgeführt von Hamburg-Altona nach Venezuela:

1836/38 für Bco. ℳ 862 400
1840/41 „ „ ℳ 2 195 200

und von Bremen:

1836/37 für Bco. ℳ 334 900
1840/41 „ „ ℳ 1 268 200

Der Werth der Einfuhr aus Venezuela nach Hamburg-Altona betrug in denselben Jahren: Bco. ℳ 734 300 bezw. 1 985 900, und nach Bremen 731 100 bezw. 1 249 300.

Damit steht in Verbindung die Zunahme des Schiffsverkehrs; es kamen an in Hamburg aus Venezuela:

1837 : 5 Schiffe	1841 : 18 Schiffe
1838 : 5 „	1842 : 23 „
1839 : 10 „	1843 : 28 „
1840 : 14 „	1844 : 32 „

Beide Kontrahenten konnten also mit dem durch den Vertrag geschaffenen Verhältniss sehr zufrieden sein: Venezuela fand in den Hansestädten einen trefflichen Markt für seine Rohprodukte und verbesserte seine Exportfähigkeit nach dort noch durch die Aufhebung der Exportzölle am 1. Juli 1841; für die Hansestädte war Venezuela eins der wichtigsten transatlantischen Gebiete geworden.

Leider gewann Ende der 40er Jahre in Venezuela eine den Fremden

[1]) Vergl. ausser Soetbeer a. a. O. auch Wappäus, Die Republiken von Südamerika geographisch-statistisch etc., Abth. 1, Göttingen 1843, S. 208.

abholde Strömung das Uebergewicht; dies blieb auch auf die mannigfach wechselnde Regierung des Landes und ihre Handelspolitik nicht ohne Einfluss. Auch in Venezuela sollte sich nun, wie in mancher der spanisch-amerikanischen Republiken, die Erfahrung bewahrheiten, dass dort die Handelspolitik unter dem Gesichtswinkel der Fremdenpolitik betrachtet wird und dass eine mehr oder weniger günstige Stimmung gegen die Fremden ihren Einfluss auf die Handelspolitik nicht zu verfehlen pflegt.

In den inneren Unruhen, durch die Venezuela seit 1847 heimgesucht wurde, hatte es selbstverständlich nicht an Reklamationen aller Art seitens fremder Regierungen gemangelt. Zu diesen Reklamationen boten die Verträge der betr. Staaten eine treffliche völkerrechtliche Handhabe, und es war der venezolanischen Regierung nicht zu verdenken, wenn sie, um sich der Belästigungen der Reklamationen zu entziehen, die Handelsverträge zu kündigen beschloss. Nach aussen hin war allerdings nur die Rede von wirthschaftlichen, handelspolitischen Gründen; u. A. war die Wiederherstellung der Ausfuhrzölle geplant. Die Verträge mit den Vereinigten Staaten, Holland und Dänemark kündigte Venezuela zuerst; am 19. März 1850 lief der Vertrag mit den Hansestädten ab; gekündigt wurde er erst am 4. December 1851 zugleich mit denjenigen mit Schweden-Norwegen und Neu-Granada.

Auch ohne Handelsvertrag nahm der Handel Hamburgs mit Venezuela nicht ab; ja, grade in den 50er Jahren erfuhr er eine sehr erfreuliche Zunahme. Die Einfuhr in Hamburg aus Venezuela betrug nach dem Werthe und der Ladungsfähigkeit der Schiffe:

1847:	1 678 610	M$	Bco.	1579	Last
1848:	1 593 220	„	„	1382	„
1849:	1 158 790	„	„	915	„
1850:	2 012 500	„	„	1383	„
1851:	3 327 850	„	„	2427	„
1852:	2 866 650	„	„	2192	„
1853:	2 794 080	„	„	1805	„
1854:	3 438 650	„	„	2682	„
1855:	3 497 140	„	„	2590	„
1856:	3 221 730	„	„	2271	„
1857:	4 460 340	„	„	2544	„
1858:	4 238 870	„	„	2510	„
1859:	3 761 160	„	„	2241	„
1860:	3 454 930	„	„	1964	„

Auch die Ausfuhr nach Venezuela, die nur bis 1856 zahlenmässig

nachzuweisen ist, nahm zu und stieg von Bco. ℳ 977410 in 1845 auf 3316140 in 1856. In letzterem Jahre zuerst überstieg der Werth der Ausfuhr nach Venezuela den der Einfuhr von dort.

Wenn nun auch der Handel der Hansestädte an sich nicht durch das Fehlen eines Handelsvertrages litt, so wurden doch die geschäftlichen Unternehmungen nach Venezuela durch die inneren Unruhen, die während der ganzen Periode 1847—1870 das Land heimsuchten, sehr beeinträchtigt. Es kam hinzu, dass sehr mangelhafte und seltsame Handelseinrichtungen den Verkehr äusserst erschwerten, so z. B. das neue Zollgesetz von 1856, von dem der Konsul Bauch am 9. Januar 1857 schrieb: „Etwas Widersprechenderes und Mangelhafteres ist seit langer Zeit als Gesetz gewiss nicht vorgekommen, und die Unzufriedenheit der Kaufmannschaft von La Guayra und Caracas macht sich im höchsten Grade erkennbar.“

Zur Sicherung gegen derartige Ueberraschungen, namentlich aber, um den Konsuln eine völkerrechtliche Handhabe, ihre Landsleute bei inneren Unruhen und dergleichen zu schützen, zu gewähren, wurde ein Handelsvertag in den Hansestädten für sehr wünschenswerth gehalten; dieser Ansicht war man bereits vor der Kündigung des alten Vertrages gewesen.

Schon der genannte Konsul Bauch, der zuerst 1849 auf die Nothwendigkeit eines neuen Vertrages, im Fall der alte gekündigt würde, hingewiesen hatte, bahnte in demselben Jahre neue Verhandlungen an, die aber ohne Resultat blieben. Als in demselben Jahre in Folge eines Aufstandes in der Provinz Coro sämmtliche hier ansässige Fremde nach Curaçao flüchteten und in Maracaibo Schmähschriften gegen die Fremden, namentlich die Deutschen, erschienen, machte der Konsul Schön in Maracaibo auf die Nothwendigkeit eines Vertrages aufmerksam. Nachdem dann 1858 ein Regierungswechsel stattgefunden, erhielt der Konsul Röhl in La Guayra im Frühjahr 1859 von der venezolanischen Regierung die Aufforderung, einen Entwurf einzureichen. Am 31. März 1860 schloss er für die Hansestädte einen neuen Vertrag ab.

Mit Ausnahme von zwei Artikeln fand der Vertrag die vollkommenste Billigung in den Hansestädten, da, wie die Kommerzdeputation sich äusserte, „die Bestimmungen desselben in jeder Hinsicht so liberal und günstig waren, wie man es bei einem commerziellen Reciprocitäts-Traktat nur wünschen kann“. Wegen der zwei Artikel erregte jedoch der ganze Vertrag in den beim Handel mit Venezuela betheiligten Kreisen keine geringe Aufregung.

Zunächst fand Anstoss der Artikel 3: „Die Bürger der kontra-

hirenden Republiken, welche im Gebiete des andern Theiles verweilen oder reisen, sind zum regulären Kriegsdienst im Heere oder in der Flotte nicht verpflichtet." Nun war allerdings diese Bestimmung dem alten, so hoch geschätzten Vertrage von 1837 entnommen. Dennoch wies man jetzt von mehreren Seiten [1]) darauf hin, dass von Gegenseitigkeit in diesem Artikel bei der grossen Verschiedenheit, die zwischen der Miliz in Venezuela und dem Hamburgischen Bürgermilitär bestehe, doch nicht die Rede sein könne; da aber nach dem Hamburgischen Gesetze Fremde verpflichtet waren, bei längerem Aufenthalte gleich den Bürgern im Bürgermilitär zu dienen, war es, so lange diese gesetzliche Bestimmung bestand, nicht zulässig, irgend einem Staate die Exemtion der Angehörigen desselben vom Militärdienst vertragsmässig zu bewilligen. Der Artikel konnte desshalb nicht wohl anders lauten, als er vereinbart war. Auch waren nach Ablauf des alten Vertrages die Hanseaten in Venezuela ebenso wenig wie andere Fremde zu Milizdiensten herangezogen. Die Kommerzdeputation sah in diesem Artikel desshalb kein Hinderniss zur Ratifikation.

Anders aber stand es mit dem Artikel 4, dessen Inhalt für die Hansestädte sich in Folgendem zusammenfassen lässt: „So oft das Eigenthum hansischer Angehöriger in Venezuela durch die legitimen Autoritäten genommen oder beschädigt worden und dies von den Betheiligten vor der Regierung in gesetzlicher Form reklamirt und bewiesen werde, solle dem beschädigten Eigenthümer eine gerechte und vollständige Entschädigung gewährt werden; in allen andern Fällen aber, wenn mittelst Störungen der öffentlichen Ordnung die hanseatischen Angehörigen in ihren Interessen oder ihrem Eigenthum in Venezuela beschädigt werden, sollen sie nach den im Lande bestehenden Gesetzen und in den durch diese Gesetze vorgeschriebenen Fällen eine Entschädigung, von wem es ihnen von Rechtswegen zusteht, reklamiren können."

Auf die Aufnahme dieser letzten Stipulation hatte der venezolanische Unterhändler hartnäckig bestanden; er konnte sich dabei stützen auf ein Landes-Gesetz vom 6. Mai 1854, in welchem vorgeschrieben war: „Kein Fremder hat das Recht von der legitimen Regierung der Republik Schadensersatz oder Entschädigung zu fordern für die Schäden und Nachtheile, welche seinen Interessen in Folge politischer Unruhen oder aus irgend einer andern Ursache erwachsen, wenn solche Schäden und Nachtheile nicht durch rechtmässige Autoritäten verursacht sind; doch bleibt ihm immer das Recht, gegen einen Dritten jede Art von Entschädigung

[1]) U. A. in einem Artikel der Hamb. Nachrichten vom 16. Nov. 1860.

in Uebereinstimmung mit den bestehenden Gesetzen und mit den in denselben vorgeschriebenen Fällen zu fordern."

Mit Rücksicht auf die in Venezuela, wie in den übrigen südamerikanischen Republiken periodisch auftretenden, meist mit Schädigung und Zerstörung fremden Eigenthums verbundenen Revolutionen war vom Standpunkt einer Regierung, wie derjenigen Venezuela's, eine solche gesetzliche Bestimmung wohl überlegt und berechnet. Allerdings beruhte der Schutz der Fremden in jenen Ländern, wie die Erfahrung es gelehrt hatte, weniger auf Verträgen und Gesetzen, als auf dem imponirenden, Zwang androhenden Auftreten der grossen Seemächte. Hiervon hatten auch die sich keiner Kriegsmarine erfreuenden Deutschen Vortheile. Die Furcht vor dem Einschreiten fremder Nationen und den unter Waffenrüstung gestellten Forderungen von Schadensersatz pflegte die kämpfenden Parteien möglichst von dem Eigenthum der Fremden fernzuhalten. Dennoch musste es höchst bedenklich sein, in einem internationalen Vertrage das Princip festzustellen, dass der Staat nicht für den dem fremden Privateigenthum durch eine Staatsumwälzung zugefügten Schaden verantwortlich sei. Es kam die Erwägung hinzu, dass dadurch ein Präcedens geschaffen werden würde, welches um so drückender auf den Hansestädten gelastet haben würde, da Verhandlungen anderer Staaten mit Venezuela an eben derselben Bestimmung gescheitert waren. So waren frühere Verhandlungen Preussens desshalb abgebrochen [1]; ein neuer, zwischen dem Zollverein und Venezuela 1858 abgeschlossener Vertrag, in dem jene angefochtene Bestimmung sich nicht befand, entbehrte noch der Ratifikation seitens letzteren Staates. Man hegte in Berlin die Befürchtung, dass, wenn die Hansestädte die Aufnahme jener Bestimmung in ihren Vertrag zuliessen, der zollvereinsländische Vertrag ohne dieselbe nicht ratificirt werden würde [2]. Ferner hatte die venezolanische Regierung erst kürzlich in ihren Differenzen mit Spanien sich auf den Artikel 4 des mit den Hansestädten abgeschlossenen Vertrages gestützt, um spanische Forderungen wegen Entschädigungen der betreffenden Art als völkerrechtlich unzulässig zurückzuweisen. — In diesen Erwägungen wurde man in Hamburg noch bestärkt durch Vorstellungen deutscher Häuser in Venezuela, die von der Annahme eines solchen Artikels dringend abmahnten. Die Kommerzdeputation empfahl desshalb dem Senat die Nichtratifikation des Vertrages in der

---

[1] Vergl. Preuss. Handelsarchiv vom 21. Sept. 1860.

[2] Die „Nationalzeitung" vom 20. Okt. 1860 meinte, die Hansestädte seien durch ihren Vertrag übervortheilt worden; sie ignorirt aber ganz das venezolanische Gesetz von 1854.

vorliegenden Fassung: der Vertrag wurde weder in Hamburg noch in Bremen oder Lübeck, wo man derselben Ansicht war, ratificirt[1]).

Mit dem Theil der alten Republik Kolumbien, der sich unter dem Namen Neu-Granada[2]) im Jahre 1831 als selbständiger Freistaat konstituirte, ist Hamburg später in ein handelsvertragliches Verhältniss getreten. Direkte Handelsbeziehungen mit den Haupthäfen dieser Republik, Santa Marta, Sabanilla und Cartagena, sind allerdings erst um 1850 hergestellt worden; bis dahin fand der Absatz deutscher Ausfuhrartikel nach jenem Lande ausschliesslich über La Guayra und Puerto Cabello statt. Doch wandte sich bereits im Jahre 1836 eine Anzahl Hamburgischer Kaufleute an den Senat mit dem Wunsche, durch die Anerkennung der Rupublik Neu-Granada die Häfen von Santa Marta und Cartagena der Hamburgischen Flagge zugänglicher gemacht zu sehen. Der Senat stand damals grade im Begriff, eine officielle Verbindung mit jenem Staate zu eröffnen. Zu der vorgeschlagenen Ernennung von Konsuln in den genannten Häfen kam es aber damals noch nicht.

Erst in den 40er Jahren wurde die Herstellung eines Vertragsverhältnisses ernsthaft in Angriff genommen; 1844 wurden in London Verhandlungen zwischen den Hansestädten und Neu-Granada begonnen; Colquhoun unterhandelte für erstere, Mosquera für letzteres. Allerdings hatte sich in den Handelsbeziehungen zwischen beiden nichts verändert, und England beherrschte wie bisher diesen Markt.

Da aber zu erwarten stand, dass bald eine direkte Verbindung mit Deutschland hergestellt würde, hielt die Kommerzdeputation den Abschluss eines Vertrages für wünschenswerth. Die Verhandlungen führten zunächst nicht zum Ziel. Im Frühjahr 1854 gab aber der Geschäftsträger der Republik Neu-Granada in Paris, Rójas, den Wunsch seiner Regierung zu erkennen, die abgebrochenen Verhandlungen wieder aufzunehmen[3]). Inzwischen hatte die Republik durch die über die Landenge von Panama zu leitende Verbindung mit dem Stillen Ocean und nach Kalifornien ausserordentlich an kommerzieller Wichtigkeit gewonnen und eine direkte

---

[1]) In späteren Verträgen hat Venezuela die den Hansestädten zugemuthete Bestimmung des Artikels 4 fallen lassen müssen, so schon in dem Vertrage mit Dänemark vom 19. December 1862.

[2]) Im Allgemeinen vergl. den Aufsatz „Verkehrs- und Handelsverhältnisse des südamerikanischen Freistaates Neu-Granada“ in der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde, Neue Folge, Bd. 6, S. 12—41. 110—124.

[3]) Vergl. die Anlage zu dem Antrage des Hamb. Senats an die Bürgerschaft betr. Ratifikation des Vertrages.

Verbindung mit den Hansestädten war hergestellt, wenn der durch dieselbe vermittelte Waarenumsatz auch nur sehr gering war; im Sommer 1853 war für Santa Marta und Sabanilla die Errichtung eines Hamburgischen Konsulats als zweckmässig erachtet worden.

Der hanseatische Ministerresident Rumpff in Paris wurde von den Hansestädten mit der Verhandlung beauftragt und schloss am 3. Juni 1854 einen Vertrag ab. Demselben war der hanseatische Vertrag mit Guatemala zu Grunde gelegt; wichtig war besonders die Bestimmung des Artikels 11, der festsetzte, dass die Einfuhr der Erzeugnisse sämmtlicher Staaten des Deutschen Bundes aus den Hansestädten, selbst unter der Flagge dritter Staaten, nicht mit höheren Abgaben belegt werden durfte, als irgend ein anderer Staat bezahlte.

Viel Nutzen hat Hamburg zunächst nicht von diesem Vertrage gehabt; die direkten Beziehungen blieben nur sehr kümmerlich, ja stockten zeitweise gänzlich; namentlich, nachdem 1857 sich Neu-Granada in acht nur locker verbundene Staaten auflöste und die damit und mit der Anfang der 60 er Jahre stattfindenden Konstituirung der Vereinigten Staaten von Kolumbien verknüpften inneren Wirren wirthschaftlich das Land nichts weniger als förderten. Später aber, mit der Zunahme des deutschen Handels nach Kolumbien, hat sich der Vertrag als sehr brauchbar erwiesen; er ist noch heute in Gültigkeit, da er den allgemeinen deutschen Interessen ebenso entspricht wie den specifisch hansestädtischen, und sich somit die Nothwendigkeit für den Abschluss eines Vertrages des Reiches mit Kolumbien nicht herausgestellt hat.

---

6. Hayti und S. Domingo.

Von der Insel S. Domingo aus war schon 1814 der Verkehr mit Hamburg wieder eröffnet. Es kamen von der Insel an in Hamburg:

1814 und 1815 je ein Schiff, 1817: 7, 1818: 6, 1819: 4, 1820: 3, 1821: 2, 1822: 3, 1823: 6, 1824: 12, 1825: 9, 1826: 9, 1827: 13, 1828: 26, 1829: 20, 1830: 29 Schiffe.

So lange das Verhältniss zwischen Frankreich und der Republik Hayti nicht definitiv geregelt war, war an die Anknüpfung völkerrechtlicher Beziehungen mit letzterem Staate nicht zu denken. Im Jahre 1825 aber erkannte Frankreich Hayti's Unabhängigkeit an. Der Hamburger Senat

ernannte noch in demselben Jahre in der Person des Herrn Eduard Weber einen Generalkonsul in Port au Prince.

Schon damals hegte man in den Hansestädten den Wunsch, in ein vertragliches Verhältniss mit Hayti zu gelangen. Die handelspolitische Lage dieser Republik war eine eigenthümliche; sie hatte 1825 Frankreich grosse Begünstigungen im Handel gewähren müssen, Begünstigungen, die Verträge mit andern Staaten auf der Basis der Reciprocität ausschlossen. Hayti selbst fand sich durch diese den Franzosen zugestandenen Privilegien in seinen Bewegungen sehr beengt.

Doch hielt man in den Hansestädten die Anknüpfung von Verhandlungen nicht für zweck- und aussichtslos. Allerdings war der Vorzug von 6 Procent im Eingangszoll, den Frankreich genoss, nicht zu beseitigen; doch war dieser Zoll für den Haupteinfuhrartikel Deutschlands nach Hayti, Leinen, nicht drückend, da Frankreich in diesem Artikel auch bei geringerer Zollabgabe mit Deutschland nicht konkurriren konnte.

Was man aber glaubte erreichen zu können, war ein Vertrag, der der hansestädtischen Ausfuhr unter fremder Flagge gleiche Begünstigung mit den unter derselben Flagge aus ihren eigenen Häfen verführten eigenen Erzeugnissen des meistbegünstigten Landes zu Theil werden liess. Auch specielle Wünsche hoffte man durch Verhandlungen in Erfüllung gehen zu sehen; so namentlich die Errichtung eines zollfreien Entrepots in Port au Prince und eine dem Marktpreis der Waaren angemessene Festsetzung der Zölle[1]).

Sowohl Sieveking wie auch Gildemeister zogen in Paris 1827 Erkundigungen über die Aussichten für Verhandlungen ein; Letzterer besuchte desshalb auch den bekannten, mit Hayti in Geschäftsverbindung stehenden Finanzmann Lafitte und suchte ihn über die Angelegenheit auszuforschen, ohne jedoch hierin Erfolg zu haben.

Doch kam es nicht zu einem Vertrage und ist nie zu einem solchen gekommen; auch ein Versuch des Generalkonsuls Weber im Jahre 1830 blieb ohne Resultat. Da aber auch keine andere Nation, ausser Frankreich, in einem Handelsvertragsverhältniss mit Hayti stand, und andererseits die Hamburgische Flagge fortdauernd auf dem Fuss der meistbegünstigten Nation (ausschliesslich Frankreichs) behandelt wurde, so ward der Mangel an einem Vertrage nicht so hart empfunden; auch dass Hamburg

[1]) Es wurde geklagt, dass z. B. Musselintaschentücher 10 Dollars Zoll pro Dtzd. zahlen mussten, während der Marktpreis 5 Dollars betrug; ebenso Papier: Zoll 4 Doll. pro Ries, Marktpreis 2½ Dollars u. a. m.

nicht, wie Bremen [1]), eine die restriktiven Zollbestimmungen aufhebende Deklaration zu Theil wurde, war ohne praktischen Einfluss, da thatsächlich die Hamburger auf gleichem Fuss behandelt wurden.

Der Handel mit Hayti litt nicht nur unter den inneren Verhältnissen der Republik, sondern vielfach auch durch die hohen Im- und Exportzölle. So schrieb der Konsul in Kap Hayti im Oktober 1852: „Die Abgabe, von jeden gekauften 100 Säcken Kaffee 20 Sack der Regierung zum festgestellten Kurse von 40 Dollars per Pfund zu übergeben, obgleich diese Bohne fast immer mehr als das Doppelte kostet, fährt fort, schwer auf dem hiesigen Handel zu lasten, und haben die Zölle in Folge dessen die ungeheure Höhe von 40 Procent des Fakturawerthes der importirten Waaren erreicht."

Trotz solcher Verhältnisse, die im Einzelnen auszuführen eine unerquickliche Aufgabe sein würde, und trotz der drückenden englischen Konkurrenz nahm der Verkehr Hamburgs mit dieser Republik zu; der Hamburger Markt für die Landesprodukte derselben war immer sehr vortheilhaft. Das zeigen folgende Zahlen:

Der Import aus Hayti in Hamburg stieg von ca. Banco ℳ︁ 1800000 im Jahre 1837 auf ca. Banco ℳ︁ 3 Millionen in 1841; der Export war 1837: ca. Banco ℳ︁ 450000, 1841: 600000 Banco ℳ︁.

Ende der 40er Jahre nahm der Handel mit Hayti bedeutend ab; 1848 betrug der Import aus Hayti nur 1250990 Bco. ℳ︁, der Export nach Hayti sank auf 280060 Bco. ℳ︁; dann fand ein konstanter Aufschwung statt.

Im Jahre 1856 betheiligte sich Hamburg an der Einfuhr in Kap Hayti, die auf ca. 560000 spanische Thaler geschätzt wurde, mit ca. 200000 Thalern und nahm demnach nach den Vereinigten Staaten, welche für Provisionen fast die Hälfte in Anspruch nahmen, den zweiten und unter den trockenen Waaren den ersten Platz ein; wenn nun auch fast die Hälfte der importirten Artikel aus englischen Manufakturen bestand, so waren es doch immerhin Hamburgische Kapitalien, die diese günstige Handelsbewegung ins Werk setzten. Auch die Einfuhren von England und die von Rotterdam ankommenden Ladungen gingen theilweise für Hamburger Rechnung. Der hanseatische Verkehr mit Port au Prince dagegen nahm bedeutend ab; von Bremen war 1857 schon seit langen Jahren kein Schiff hier angekommen, von Hamburg liefen 1856 drei Fahrzeuge ein; diese Abnahme war theilweise in dem Mangel an Exporten von Deutschland, theilweise aber in der Abneigung der Rheder gegen diesen unge-

[1]) Vom 20. Febr. 1829; u. A. abgedruckt bei Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, 1. Fortsetzung, S. 355. — Vergl. im Allgemeinen auch ebendaselbst und die zweite Fortsetzung S. 264.

sunden Hafenplatz begründet. — Doch entsprach die Beschäftigung der Hamburgischen Flagge im Verkehr mit Hayti nicht der Bedeutung dieses Handels. Die kleinen Blankeneser und hannöverschen Fahrzeuge, wie auch die der Dänen und Schweden wurden ihrer geringeren Kapacität wegen im Verkehr mit Hamburg viel verwandt.

Einen Höhepunkt erreichten die Importe aus Hayti im Jahre 1862, wo sie nahezu $6^1/_2$ Millionen Bco. ℳ erreichten; dann nahm der Werth ab. Die Stellung der Deutschen und Hamburger aber war noch immer sehr bedeutend, so dass der Hamburgische Konsul in Kap Hayti am 31. December 1866 schreiben konnte: „Der Importhandel in englischen, deutschen und schweizer Baumwoll- und Leinenwaaren, Eisenwaaren, Glaswaaren, oder vielmehr der ganze Import von Europa, mit Ausnahme französischer Artikel und einiger kleiner Zufuhren über Havre und St.-Nazaire, ist gegenwärtig in Händen Hamburgischer Kaufleute, welche meistentheils eigene Häuser hier etablirt haben und ihre Importationen von Hamburg direkt oder via Grimsby machen."

Die Handelsbeziehungen Hamburgs mit dem östlichen Theil der Insel, der sich im Jahre 1844 als Republik San Domingo oder Dominikanische Republik konstituirte, sind nie so bedeutend gewesen als mit dem westlichen, wirthschaftlich hervorragenderen Freistaat. Doch gab es auch in der östlichen Republik deutsche Häuser; im Jahre 1850 ernannte Hamburg in der Person des in Puerto Plata etablirten Hamburgers Sander einen Konsul. — Bereits im April 1844 hatte die Regierung der Republik alle differentiellen Waarenzölle und Schiffsabgaben aufgehoben; doch sicherten sich Frankreich, Grossbritannien und Dänemark durch Handelsverträge noch besondere Vortheile. Darauf versuchte Hamburg durch Austausch von Reciprocitätserklärungen zu demselben Ziel zu gelangen, fand die dominikanische Regierung hierzu aber nicht geneigt. Die Kommerzdeputation empfahl somit im April 1854 den Abschluss eines förmlichen Vertrages, da der Mangel an einem solchen die Folge habe, dass hansische Schiffe in Häfen der Republik höheren Tonnengeldern unterworfen seien, als englische, französische und dänische Schiffe.

Es wurde nun durch den Konsul Sander am 12. Mai 1855 ein Vertrag vereinbart, der im Wesentlichen mit dem dänisch-dominikanischen Vertrage vom 26. Juli 1852 übereinstimmte. Dem von dem Konsul gestellten Ansinnen, in einem Artikel, den desfallsigen Bestimmungen anderer hanseatischer Verträge entsprechend, den sämmtlichen Staaten des Deutschen Bundes den nachmaligen Beitritt zu ermöglichen, widersetzte sich

der dominikanische Unterhändler. Im Allgemeinen war der Vertrag höchst liberal, da er die Rechte der Nationalen und der meistbegünstigten Nation gewährte; Soetbeer nannte den Vertrag „das Muster eines Handels- und Schiffahrtsvertrages". Von der Hamburger Bürgerschaft ward der Traktat am 4. Oktober 1855 genehmigt. Derselbe gehört aber in die stattliche Reihe der von europäischen mit amerikanischen Staaten geschlossenen Verträge, die nie in Kraft getreten sind. Die Ratifikation erfolgte nicht, namentlich wohl in Folge der inneren Wirren und des häufigen Wechsels in der Person des Präsidenten.

---

7. Brasilien.

I. Bis zum Handelsvertrage.

Mit Brasilien stand, wie wir oben sahen, Hamburg schon um die Wende des 16. Jahrhunderts im Verkehr. Dann wurde derselbe für lange Zeit unterbrochen; erst im 19. Jahrhundert ward die Verbindung wieder hergestellt.

Im Januar 1808 war Brasilien durch die Uebersiedelung des portugiesischen Hofes zu einem selbständigen Reich geworden. In einer der ersten Verfügungen des Prinz-Regenten auf brasilischem Boden wurden — am 28. Januar — die Häfen des Landes den Schiffen aller mit ihm in Frieden lebenden Nationen geöffnet. Namentlich die Engländer, die im Jahre 1810 einen sehr vortheilhaften Handelsvertrag schlossen, verstanden es vortrefflich, den freien Handel mit diesem Lande auszunutzen. Dagegen mussten die Hansestädte, die sonst gewiss nicht gezögert hätten, an diesem Verkehr sich zu betheiligen, in der traurigen Lage, in der sie sich befanden, ruhig zusehen, wie andere Nationen jenen Markt eroberten. Doch knüpfte man schon damals in Hamburg an die bevorstehende Selbständigkeit Brasiliens die Hoffnung, dereinst in besseren Zeiten direkte Beziehungen herstellen zu können [1]).

Als nach der Herstellung des allgemeinen Friedens Hamburg sich rüstete, in den Welthandel wieder mit frischen Kräften einzutreten, wurde sogleich Brasilien ins Auge gefasst. Die im Sommer 1814 aus Hamburg nach England abgesandte Deputation, die für die Regelung mancher Handelseinrichtungen wirken sollte, wurde unter Anderem auch dahin instruirt, dass sie unter der Hand sich erkundigen möge, ob für „die freie Fahrt

[1]) Vergl. Nord. Miscellen VIII. (1807) S. 379 ff. — Im Allgemeinen vergl. Handelmann, Geschichte Brasiliens, S. 693 ff.

nach Brasilien" etwas in England geschehen könne. Denn dort, so meinten die Kommerzdeputirten, würden „Männer, die uns wohlwollen und wissen, welche Handelsvortheile etwa zu erreichen sind, unsern Herren Deputirten schon darüber Auskunft geben". Die lange Unterbrechung der Verbindungen mit der überseeischen Aussenwelt, die Unkenntniss, die in Folge dessen in Hamburg über die Zustände und Aussichten in den transatlantischen Ländern herrschte, lässt uns diese Absicht der Hamburger, sich in England Rath zu holen, wohl erklärlich erscheinen.

Man war aber in Hamburg gegenüber Demjenigen, was man wirklich aus und über Brasilien hörte, sehr vorsichtig; es scheint, als ob man gefürchtet hätte, sich unbedacht in kommerzielle Unternehmungen zu stürzen, die später hätten verlustreich werden können. Desshalb wurde auch die im November 1814 nach Hamburg gelangende Nachricht von dem im Juni erfolgten brasilischen Dekret, nach dem nunmehr nach hergestelltem allgemeinen Frieden allen Nationen die Häfen des Landes geöffnet wurden, zunächst sehr kühl und behutsam aufgenommen.

Der Verkehr entwickelte sich zuerst langsam, nahm aber allmählich zu. Im Jahre 1814 kamen 2 Schiffe aus Brasilien in Hamburg an; 1815: 4, 1816: 7, 1817: 9, 1818 aber schon 30, davon 15 aus Bahia, 14 aus Rio de Janeiro, eins aus Maranham; 1819: 45, 1820: 56.

Die ersten und hauptsächlichsten direkten Importeure aus Brasilien in Hamburg waren die Häuser R. Groning & Co.; J. C. F. Hagedorn; Berenberg, Gossler & Co.; Sillem, Benecke & Co.; J. H. und G. F. Baur (in Altona); M. J. Haller; C. M. Schröder & Co.; Lutteroth & Co.; Stresow & Gries; Pitcairn, Brodiés & Co.; Schwartz Gebr.; N. B. Eybe u. A. m.

Im Allgemeinen waren die Unternehmungen nach Brasilien viel vortheilhafter als die nach Westindien, die in jener Zeit für den Hamburgischen Handel und die deutschen Exporteure nicht selten sehr unheilvoll waren; durch das brasilianische Geschäft wurden manche Verluste auf anderen Gebieten wieder ausgeglichen. Allerdings war die Handelsbilanz im brasilianischen Handel für Deutschland sehr ungünstig; deutsche Waaren fanden nur geringen Absatz in Brasilien, und die reichen Zuckerladungen, die von dort in Hamburg ankamen, wurden mit Tratten auf England bezahlt.

Die Bedeutung dieses Handels für Hamburg lag also in dem Import; und dass dieser Import und mit ihm der gesammte brasilianisch-Hamburgische Handel einen so bedeutenden Aufschwung nahm, das hatte niemand anders verursacht als England. Die englischen Navigationsgesetze ver-

boten den Konsum brasilianischen Zuckers und Kaffees im eignen Lande; so mussten die werthvollen Schiffsladungen mit diesen Artikeln, die als Retouren für die englischen Manufakturen von Brasilien nach Europa gingen, andere, kontinentale Märkte aufsuchen; Hamburg wurde auf dem europäischen Festland der Hauptplatz im brasilianischen Handel, Dank der Kurzsichtigkeit brittischer Handelspolitik, die den Handel mit den eigenen Kolonien begünstigen wollte [1]).

Zwar litt der Handel mit Brasilien noch unter mancherlei Schwierigkeiten und Unregelmässigkeiten, die allmählich aber auch beseitigt wurden. Von den inneren Wirren, von denen auch Brasilien nicht verschont blieb, scheint der Aussenhandel weniger gelitten zu haben; ja, im Vertrieb von Waffen nach den im Aufruhr begriffenen Plätzen machte man auch in Hamburg sein Geschäft. Im März 1821 beklagte sich der portugiesische Geschäftsträger darüber, „dass Hamburger Handelsleute Kommission erhalten hätten, um mehrere tausend Flinten nach brasilischen Häfen zu versenden," und hielt darum an, „dass der Handel dieser Art verhindert werden möchte, wodurch die Unruhen unterhalten und in die Hände der Aufrührer Mittel gegeben würden, der Autorität des rechtmässigen Souverains Widerstand zu leisten". Da aber eine Blokade der in Empörung befindlichen Häfen nicht erklärt war, ging der Senat nicht darauf ein.

Etwa 1808 hatte der hanseatische Konsul Stocqueler in Lissabon einen Herrn Hoffmann zum Vicekonsul für Brasilien bestellt. Als der Senat im Oktober 1815 vorschlug, diesen nunmehr zum Konsul für jenes Land zu ernennen, hielt die Kommerzdeputation dies für verfrüht. Zwei Jahre später hatten sich die Verhältnisse soweit verändert, dass, als im December 1817 sich Caspar Friedrich Stuhlmann [2]) um das Generalkonsulat für Brasilien bewarb, die Kommerzdeputation „die Anstellung von Konsulaten in Brasilien, die von dem Konsulat zu Lissabon unabhängig sind, wegen des direkten Handelsverkehrs, der bereits mit diesem Lande stattfindet, für sehr nützlich und nothwendig" hielt. Stuhlmann wurde dann der erste Hamburgische Generalkonsul in Rio de Janeiro.

Im Jahre 1820 schritt man auch zur Einsetzung eines Konsuls in Bahia. Obwohl die Kommerzdeputation damals im Allgemeinen gegen die

---

[1]) Vergl. auch (C. L. D. Meister): Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfniss für Deutschland, Votum eines Hamb. Kaufmanns in Bezug auf den Handel mit Westindien und Mexiko. Als Man. gedr., Hamburg 1848.

[2]) Er war 16 Jahre im Hause Schuback angestellt gewesen, und damals in Firma Martin Stockfleth & Co.

Ausdehnung des Hamburgischen Konsulatswesens war, erkannte sie doch für Bahia die Nothwendigkeit eines Konsulats an, indem sie meinte: „Die Geschäfte mit diesem Platze machen einen bedeutenden Theil des hiesigen Handels aus und dürften aller Wahrscheinlichkeit nach eher zu- als abnehmen.“

Einen Handelsvertrag mit Brasilien hatte bis 1825 nur England abgeschlossen. Dadurch war der brasilianische Handel letzteren Landes sehr bevorzugt; englische Waaren unter englischer oder portugiesischer Flagge zahlten hiernach nur 15 %, portugiesische Waaren unter portugiesischer Flagge 16 %, alle anderen Waaren in Schiffen befreundeter Nationen aber 24 % vom Werth als Eingangszoll. Diese Begünstigung Englands erwarb natürlich dem Handel dieses Landes die unbestrittene Superiorität.

Als im Frühjahr 1821 durch die Uebersiedelung des portugiesischen Kronprinzen Dom Pedro nach Brasilien sich die Unabhängigkeit dieses Landes von Portugal anbahnte, hoffte man in ausserenglischen Handelskreisen hiervon eine Veränderung in der brasilianischen Handelspolitik und eine Abwendung von der einseitigen Begünstigung der englischen Flagge. Der Hamburgische Vicekonsul Ten Brinck in Rio fragte in Hamburg an, ob er nicht den Versuch machen solle, zum Vortheil des Hamburgischen Handels nun etwas auszuwirken. Doch lehnte der Senat im Einverständniss mit der Kommerzdeputation das Eingehen auf besondere Handelsverträge und deren Unterhandlung ab, „da der Handel aller befreundeten Nationen dort gleichgestellt sei“. Die Ausnahmestellung Englands aber galt als so unangreifbar und so wohlbefestigt, dass der Gedanke, sich auf gleiche Stufe stellen zu können, damals noch gänzlich fern lag.

Unter dem so ereignissreichen Präsidat von M. J. Haller aber trat die Kommerzdeputation wiederum der Angelegenheit näher. Die Veranlassung gab die Nachricht, dass England eine Erneuerung des 1825 ablaufenden Handelsvertrags betreibe. Desshalb wurde im Juli 1822 beim Senat angeregt, in Erwägung zu ziehen, „zeitig eine Gleichstellung mit dem ohnehin so einflussreichen England für die Hamburger oder gar für den deutschen Handel zu erlangen“. Hierbei ging die Kommerzdeputation von der Ueberzeugung aus, dass bei Gleichstellung in der Zollbehandlung Deutschland mit seinen Manufakturen, Eisen- und Stahlwaaren u. a. m. mit England wie anderswo so auch in Brasilien erfolgreich wetteifern könne. Auch hoffte man auf die diplomatische Unterstützung Preussens, das hinsichtlich der Industrie seiner schlesischen und rheinischen Provinzen ein besonderes Interesse an einem grossen Absatzgebiet in Südamerika haben musste und in erster Linie dabei auf die Vermittlung der

Hansestädte der Nordsee angewiesen war. Hamburg selbst aber musste daran liegen, dass durch eine Zollerleichterung für die deutschen Importe in Brasilien sich die Ausfrachten dorthin, immer noch ein wunder Punkt im brasilianischen Geschäft, besserten und die gesammten Beziehungen mit einem Lande, über das der Präses Haller am 8. Februar 1823 sich äusserte, „dass es noch vor wenigen Jahren uns total verschlossen und kaum bekannt, jetzt eine der schätzbarsten Connectionen für unsern Handel ausmacht", höheren Aufschwung nahmen.

Es blieb aber bei der Anregung. Wahrscheinlich hielt man die inneren Verhältnisse Brasiliens noch für zu wenig geordnet, um hier Verhandlungen von grosser Tragweite anzuknüpfen; andererseits stand eine Veränderung in der Handelsgesetzgebung Englands bevor, deren Resultate man wohl erst erwarten wollte.

Mit der Konsolidirung der inneren Zustände Brasiliens unter Dom Pedro dachte man auch in Hamburg an eine Ausnutzung der neuen Verhältnisse. Im December 1824 liess der Senat an den Vicekonsul Ten Brinck in Rio schreiben, er solle „die gegenwärtig nicht ungünstig scheinenden Umstände soviel thunlich benutzen, um bei dem sehr bedeutenden Handelsverkehr, der gegenwärtig zwischen Hamburg und Brasilien stattfindet, die dortige Regierung zu bewegen, Hamburg für die Zukunft mehrere Handlungsvortheile einzuräumen und dasselbe den mehr begünstigten Staaten gleichzustellen".

Der Ausgleich zwischen Brasilien und dem Mutterlande im August 1825 hatte zugleich einen Handelsvertrag Portugals mit Brasilien zur Folge, in dem Portugal dieselben Zugeständnisse wie England erhielt; Frankreich folgte im Januar 1826.

Noch im März 1826 wusste man in Hamburg nicht, dass England nicht mehr allein meistbegünstigt war, und hielt die Begünstigungen, die es in Brasilien hinsichtlich der Einfuhrzölle genoss, für derartig, dass die Gleichstellung aller anderen Nationen mit England ganz ausgeschlossen war. Der Senat liess desshalb in England Erkundigungen einziehen. Bald erhielt man aber die Gewissheit aus Brasilien. Der Hamburgische Konsul Peter Peycke in Bahia hatte Anfang 1826 persönlich eine Audienz beim Kaiser, in der es zu einer Erörterung der Sache kam und Peycke darauf hinwies, dass eine Gleichstellung der hanseatischen Flagge mit den Meistbegünstigten sehr erwünscht sei; darauf erwiderte Dom Pedro: „Em quanto não temtratado, não pode sers!", d. h. etwa: „Warum

senden die Hansestädte Niemanden aus, der einen solchen Vertrag mit Mir abschliesst?"

An einer Geneigtheit Brasiliens, auch die Hansestädte an den Vortheilen der Meistbegünstigung theilnehmen zu lassen, war nun nicht mehr zu zweifeln.

Da es verlautete, dass auch schon die Vereinigten Staaten wegen eines Handelsvertrages mit Brasilien verhandelten, da ferner eine neue Zollverordnung erst kürzlich zum grossen Nachtheil aller deutschen Artikel in Kraft getreten war, beeilte man sich, die Sache in Angriff zu nehmen.

II. Der Handelsvertrag von 1827.

Den Zeitpunkt für Verhandlungen mit Brasilien hatte Hamburg gut gewählt. Ohne Zweifel besass dieser erste deutsche Seehafen für das südamerikanische Kaiserreich einen nicht zu unterschätzenden Werth. Fast zwei Drittel der ganzen Zuckerernte von Bahia, mit welchem Hafen der Hamburgische Verkehr damals weit bedeutender war als mit Rio, wie auch ein grosser Theil derjenigen von Rio, zusammen etwa 30 000 Kisten, wurden in jener Zeit jährlich nach Hamburg gesandt; für den hochbedeutenden Zuckermarkt dieser Stadt war damals Brasilien der Hauptversorger. Auch der Kaffee-Import aus Brasilien nahm gerade in den zwanziger Jahren, als sich das deutsche Publikum an den brasilianischen Kaffee zu gewöhnen anfing und seine Qualität sich merklich besserte, besonderen Aufschwung. Daneben fanden andere brasilianische Produkte, Baumwolle, Tabak, Hörner u. s. w., einen guten Absatz auf dem Hamburger Markte.

Der Schiffsverkehr mit Brasilien war fortdauernd lebhaft, es kamen an in Hamburg von dort 1823: 57, 1824: 137, 1825: 121, 1826: 65, 1827: 96 Schiffe, d. h. im Durchschnitt dieser 5 Jahre 95 Schiffe.

Der Verkehr Bremens mit Brasilien war weit geringer, musste aber bei der Gemeinsamkeit der hansestädtischen Interessen auf deutschem und brasilianischem Boden wohl in Betracht kommen.

Als Hamburg sich entschloss, in Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit Brasilien einzutreten, hatte es gehofft, in London durch die dortigen beiderseitigen Vertreter den Abschluss erreichen zu können, und Colquhoun mit der Vorverhandlung beauftragt. Doch theilte der sehr rührige Konsul Peycke, der u. A. dem Kaiser eine ausführliche Denkschrift über die Angelegenheit überreichte, dem Senat mit, dass der Zweck sich nur erreichen lasse, wenn man einen besonderen Gesandten nach Rio

sende. Darauf beschloss am 15. November 1826 der Senat die Absendung einer Gesandtschaft.

Der hanseatische Ministerresident von Graffen in Wien, dem man in Hamburg zunächst die Uebernahme der Mission antrug, lehnte gesundheitshalber ab. Darauf wurde Syndikus Sieveking mit der Verhandlung beauftragt. Auch wurden Bremen und Lübeck eingeladen, an der Gesandtschaft theilzunehmen und eventuell sich durch Sieveking vertreten zu lassen. Doch zog Bremen es vor, selbständig zu handeln und einen eigenen Gesandten — den Senator Gildemeister — abzuordnen. Beide Gesandten aber verständigten und ergänzten sich während der ganzen Zeit der Unterhandlungen stets gegenseitig und blieben dauernd im besten Einvernehmen.

Sieveking reiste Ende Februar 1827 über Bremen, Brüssel, Paris nach London. Für die damalige Zeit war die Reise, die er vor sich hatte, ein Wagniss, auf welches hin man wohl im Interesse der Angehörigen sein Leben zu versichern pflegte; in Hamburg wurde die Reise des Syndikus als ein Unternehmen betrachtet, für welches während der ganzen Dauer derselben die öffentliche Fürbitte in den Hauptkirchen angeordnet wurde [1]).

In Paris, wo Sieveking seinen Kollegen Gildemeister schon antraf, hatten beide Besprechungen mit dem brasilianischen Geschäftsträger Visconde Pedro Branca, dem Generalsekretär des brasilianischen Ministeriums des Auswärtigen Chevalier de Moutinho und dem brasilianischen Generalkonsul Chevalier Kieckhöfer, einem geborenen Hamburger. Alle diese Männer äusserten sich sehr günstig hinsichtlich der Absicht der Hansestädte, in ein Vertragsverhältniss mit Brasilien zu treten, und liessen den erwünschten Verlauf der Angelegenheit erwarten.

Am 9. April schifften die beiden Gesandten mit ihren Privatsekretären sich auf dem englischen Packetboot in Falmouth ein und gelangten am 1. Juni in Rio de Janeiro an.

Hier war erst vor Kurzem eine Veränderung im Ministerium eingetreten; an seiner Spitze stand nun der Marquez de Queluz. Ueber diesen hatte einer seiner eigenen Landsleute in Paris Gildemeister gegenüber sich geäussert, er sei ein Mann von Talent, könne aber weder

[1]) Vergl. über die Reise Sieveking's die „Bilder aus vergangener Zeit nach Mittheilungen aus grossentheils ungedruckten Familienpapieren", 2. Theil: Bilder aus Karl Sieveking's Leben, 2. Abth. (Hamburg 1887), S. 29 ff. — Die Berichte S.'s an den Hamburger Senat sind leider 1842 im Brande zu Grunde gegangen; ich habe für das Folgende namentlich die Reiseberichte Gildemeister's im Bremer Staatsarchiv benutzt.

addiren noch multipliciren. Ganz so schlimm war es aber nicht. Die Hanseaten fanden bei ihm eine sehr zuvorkommende Aufnahme; er sprach vortrefflich französisch und that sich viel auf seine nationalökonomischen Kenntnisse zu Gute. Mit den europäischen Verhältnissen war Queluz, der in England und Frankreich gewesen, nicht unbekannt; auch über die Stellung und Bedeutung der Hansestädte schien er ein wenig orientirt zu sein.

Wenn man aber in den Hansestädten sich der Hoffnung hingegeben hatte, dass der Abschluss des Vertrages sich binnen wenigen Wochen nach dem Eintreffen der Gesandten vollziehen lassen werde, so überzeugten sich Letztere dagegen bald, dass man mit Monaten zu rechnen habe. Allerdings versicherte Queluz Sieveking, dass er sich mit Leuten, die ein reingewaschenes Halstuch tragen, sogleich verständige. Mit dieser „Verständigung“ ging es doch nicht so schnell, trotzdem Sieveking „auf civilisirte Wäsche“ hielt [1]). Die Schuld an der Verzögerung trug vielmehr die „vis inertiae“, der, wie Gildemeister schrieb, nun einmal in diesem Lande des Faulthiers mehr wie sonst irgendwo gehuldigt wurde.

Nachdem die Hanseaten ihre Kreditive etc. überreicht hatten und vor dem Kaiser in feierlicher Audienz erschienen waren, liess ihnen die brasilianische Regierung ausreichend Zeit, sich auf dem gänzlich unbekannten Terrain zu orientiren. Da, nach Gildemeister's Ausdruck, „Rio Janeiro voll von Klatschereien und Ohrenbläsereien“ war, war das Studium des Terrains nicht ganz leicht. Die Hansestädte waren nicht die einzigen, die damals in Brasilien eines Vertrages wegen vertreten waren. Der preussische Geschäftsträger Herr von Olfers harrte schon seit geraumer Zeit auf den Abschluss eines Vertrages [2]); in dieser Aktion konnten die hanseatischen Abgesandten nur eine Förderung ihres eigenen Vorhabens sehen. Dagegen schien der niederländische Geschäftsträger nicht sehr angenehm berührt zu sein über das Erscheinen der Vertreter der Hansestädte; er wartete seinerseits noch auf förmliche Vollmachten aus der Heimath, da die brasilianische Regierung auf Verhandlungen mit ihm einzig auf Grund einer Instruktion nicht hatte eingehen wollen. Aus einem Vertrage mit den Vereinigten Staaten endlich schien fürs Erste nichts werden zu sollen, da der Gesandte dieser Republik schmollend abgereist war; auch galt Queluz als heftiger Gegner derselben.

---

[1]) Vergl. „Bilder aus vergangener Zeit etc.“, S. 65.
[2]) Vergl. Zimmermann, Preussisch-deutsche Handelspolitik, S. 110 ff.

Sieveking arbeitete über die Wichtigkeit des Handels Brasiliens mit den Hansestädten eine Denkschrift aus, die Gildemeister für „höchst gelungen“ erklärte; dagegen verfasste dieser den Entwurf eines Vertrages. Beide Schriftstücke reichten sie dem Ministerium ein.

Worauf es den Hansestädten bei der ganzen Verhandlung in erster Linie ankommen musste, das war die Gewährung einer möglichst ausgedehnten Reciprocität von Seiten Brasiliens; die Hansestädte hatten in dieser Beziehung bekanntlich kaum noch etwas Wesentliches zuzugestehen. Doch war zugleich von den hansestädtischen Gesandten stets im Auge zu behalten, dass durch den zu schliessenden Vertrag die Konkurrenzfähigkeit der Hansestädte mit den schon begünstigten Nationen, namentlich England, in Brasilien nicht nur erhalten, sondern noch erhöht werde. Eine Kollision der Interessen der Hansestädte mit denen Brasiliens konnte nicht in Betracht kommen, da die ganze Seeschiffahrt des letzteren Landes nur aus der allerdings recht bedeutenden Küstenfahrt und dem in wenigen Jahren aufhörenden Sklavenhandel bestand.

Die gegenseitige Gleichstellung wurde zunächst hinsichtlich der Schiffsabgaben in dem Art. 3 des Entwurfes, der im Wesentlichen demselben Artikel des später vollzogenen Vertrages entspricht, beantragt. Die Hanseaten hielten es allerdings für aussichtslos, dass Brasilien darauf eingehen werde, die hanseatischen Schiffe den brasilischen gleichzustellen.

Da nämlich z. B. von dem Ankergelde, über das man sich in den Hansestädten beklagte und dem alle fremden Schiffe unterworfen waren, die brasilischen frei waren, so musste die Gleichstellung der Hanseaten mit den Einheimischen die Folge haben, dass alle vertragsmässig begünstigten Nationen in Zukunft auch von dieser Abgabe befreit wurden.

Dagegen schrieb die Hamburger Instruktion noch speciell vor, womöglich für die hansische Flagge den im 11. Artikel der Alvarà (= Dekret) vom 25. April 1818 ausgesprochenen Grundsatz, wonach die Schiffe der verschiedenen Nationen in den brasilischen Häfen in quanto dasselbe bezahlen sollten, was brasilische Schiffe dort bezahlten, in Anspruch zu nehmen. Bei näherer Betrachtung dünkte den Gesandten dies doch zu unpraktisch, und sie standen davon ab, diese Bestimmung dem Entwurfe einzuverleiben.

War in Bezug auf die Schiffsabgaben das Princip der gegenseitigen Gleichstellung aufgestellt, so musste dieser Grundsatz in Hinsicht auf die Waarenzölle jedoch bedenklich erscheinen. Denn nirgends in der

brasilianischen Gesetzgebung war der Grundsatz ausgesprochen, dass alle Güter, die in brasilianischen Schiffen eingeführt wurden, nur 15 Procent Zoll bezahlen sollten. Als einzige Norm diente das oben erwähnte Dekret vom 25. April 1818, indem Alles, was in ihm von Portugal gesagt wurde, nur auf Brasilien angewandt ward; dieses Dekret aber beschränkte den Vorzug im Zoll auf portugiesische Waaren, ohne Rücksicht darauf, ob sie in portugiesischen oder fremden Schiffen eingeführt wurden, und bestimmte ausserdem, dass nicht-portugiesische Waaren, wenn in portugiesischen Schiffen eingeführt, einen Rabatt von 5 Procent auf den Eingangszoll (von 24 Procent) geniessen sollten. Bei einer Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den brasilischen wären demnach die Hansestädte weit schlechter gestellt gewesen, als England und Frankreich, deren Waaren nur 15 Procent bezahlten; dann wäre zugleich der eigentliche Zweck der ganzen Mission verfehlt gewesen. In dem Entwurfe wurde desshalb für die hanseatischen Schiffe und Ladungen in Bezug auf den Waarenzoll die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation festgesetzt.

Am wichtigsten und den eigentlichen Mittelpunkt des ganzen Entwurfes und Vertrages bildend, war die Bestimmung über den Umfang, innerhalb dessen die Zollermässigung auf 15 Procent im Waarenzoll für die Hansestädte Geltung haben sollte. Die Stufenfolge derjenigen Fälle, für die man in Hamburg und Bremen die Erhaltung dieser Zollermässigung für möglich hielt, war die folgende:

1) Für alle in hanseatischen Fahrzeugen direkt aus den Hansestädten nach Brasilien verführten Produkte und Fabrikate der Hansestädte.
2) Für alle auf gleiche Weise verführten deutschen Produkte etc.
3) Für alle auf dieselbe Weise verführten Produkte etc., für welche die Hansestädte die natürlichen Ausfuhrhäfen waren (analog den Bestimmungen in den Akten der Verein. Staaten vom 20. April 1818 etc., vergl oben S. 101).
4) Für alle aus den Hansestädten direkt unter hansischer Flagge nach Brasilien verführten Gegenstände.
5) Für alle Gegenstände dieser Art, auch wenn sie unter der Flagge dritter Nationen aus den Hansestädten nach Brasilien verführt wurden.
6) Für alle unter hansischer Flagge nach Brasilien gehenden Gegenstände, auch wenn sie aus den Häfen dritter Nationen dahin verführt wurden.

Ob für die Fälle 4—6 die Zollermässigung erreicht werden konnte, war allerdings den hanseatischen Unterhändlern, als sie ihren Entwurf einreichten, sehr zweifelhaft; dass über diese Bestimmung, den Artikel 6, es sich besonders handeln werde, war ihnen klar. Ebenso waren sie aber entschlossen, wenn nur eine Zollermässigung auf die eigenen Produkte und Fabrikate der Hansestädte zu erreichen war (Fall 1), die Verhandlung abzubrechen.

Im Uebrigen ging der Entwurf möglichst wenig auf das Detail ein, da die Brasilianer sehr geneigt waren, dies als Beweis des Misstrauens in ihre Einsicht zu betrachten.

Von Wichtigkeit waren nur noch die Artikel 4, 5 und 9.

Nach Art. 4 verpflichteten sich die Kontrahenten gegenseitig, keine Ein- und Ausfuhrverbote zu erlassen, welche die Ein- oder Ausfuhr eines der Länder treffen, dagegen diejenige anderer Länder in Bezug auf die Artikel der nämlichen Gattung unberührt liessen. Diese Bestimmung fehlte in dem Vertrage der Hansestädte mit England, der mehrfach zum Muster genommen wurde; doch war er nicht unwesentlich. Denn die blosse Bestimmung, dass z. B. deutsche Güter, in Hamburgischen Schiffen eingeführt, nicht mehr Abgaben als die der meistbegünstigten Nation bezahlen sollten, liess sich umgehen, wenn angeordnet wurde: gewisse deutsche Güter, z. B. deutsche Leinewand, dürfen garnicht eingeführt werden.

Im Artikel 5 wurde festgesetzt, dass alle Waaren, welche durch nationale Schiffe in die resp. Staaten ein- oder von dort ausgeführt werden könnten, dies auch in Schiffen des andern Theiles dürften. Jedoch war der brasilianische Küstenhandel, auf den die Regierung ganz besonderen Werth legte, ausgenommen.

Die nach Brasilien handelnden Hamburgischen Kaufleute hatten u. A. auf den Missstand hingewiesen, der darin bestand, dass bei der Pauta oder Evaluation, nach der die eingeführten Waaren den Zoll entrichteten, nicht selten die Qualität der Waaren zu wenig beobachtet werde, sodass der Werthzoll oft den Fakturawerth überstieg. Fanden die Engländer in dieser Hinsicht Grund zur Beschwerde, so pflegte die Angelegenheit an eine Kommission unter Hinzuziehung des englischen Konsuls verwiesen und dann meist die Evaluation herabgesetzt zu werden.

Es wurde desshalb in Art. 9 den beiderseitigen Konsuln das Recht, über die Zollevaluationen Vorstellungen im Allgemeinen und Besonderen zu machen, zugesprochen.

Dagegen wurde die Einrichtung von zollfreien Entrepôts in dem Entwurfe nicht aufgeführt. In den Hansestädten hatte man es beklagt,

dass bei der grossen Entfernung und der Ungewissheit des brasilianischen Marktes oft Waaren nach Brasilien gesandt würden, die dort entweder garnicht oder nur mit grossem Nachtheil abzusetzen waren, dennoch aber gelandet und verzollt werden mussten. Um dies zu vermeiden, war sowohl in Hamburg als in Bremen den Unterhändlern empfohlen worden, die Frage betreffs Entrepôts bei der brasilianischen Regierung anzuregen. Obwohl nun Pedro Branca in Paris sich Gildemeister gegenüber sehr lebhaft für die Idee von in Rio de Janeiro und Bahia herzustellenden Entrepôts aussprach, hielten Sieveking und Gildemeister diese Angelegenheit doch mehr für eine dem Kreis der inneren Gesetzgebung Brasiliens angehörende und nicht geeignet für eine völkerrechtliche Unterhandlung. Doch berührte Sieveking sie in seiner dem Ministerium übergebenen Denkschrift.

Ebensowenig geeignet für die Aufnahme in den Vertrag und für die Verhandlung wurde die namentlich von der Hamburger Kommerzdeputation, aber auch brasilischerseits [1]) gewünschte Einrichtung eines direkten Wechselkurses von Brasilien auf Hamburg gehalten. Die Abhängigkeit aller nach Brasilien handelnden Länder von dem englischen Wechselkurs wurde schon damals schwer empfunden, und die Kommerzdeputation gab sich der Hoffnung hin, dass, wenn erst deutsche Erzeugnisse mit englischen in Brasilien erfolgreich wetteifern könnten, auch vielleicht ein Wechselkurs auf Hamburg etablirt werden könne. Doch verkannte sie zugleich nicht, „dass die Erfüllung dieses Wunsches nur durch die Geschäfte selbst herbeigeführt und nicht zum Gegenstande einer diplomatischen Verhandlung gemacht werden kann“ [2]).

Ende Juni übergaben die hanseatischen Abgesandten ihren Entwurf und die Denkschrift an Queluz. Wenige Tage später — am 9. Juli — wurde der brasilianisch-preussische Vertrag unterzeichnet. Aber erst am 1. September, nachdem mancherlei äussere und persönliche Hindernisse überwunden waren, fand die erste Konferenz zwischen den hanseatischen und brasilianischen Bevollmächtigten — Queluz und dem Kriegsminister Graf von Lages — statt. Letzterem war die Ernennung zum Bevollmächtigten wohl nur als Ehrenbezeugung zu Theil geworden; er verhielt sich während der Verhandlungen meist schweigend.

---

[1]) Der brasilianische Gesandte in London, Visconde de Itabayana, drückte im September 1827 Colquhoun schriftlich den Wunsch aus, „einen direkten Cours von Brasilien auf Hamburg etablirt zu sehen“.

[2]) Vergl. hierüber auch J. J. Sturz, A review — of the Empire of Brazil etc., London 1837, S. 114 ff.

Die Konferenz wurde, wie Gildemeister berichtet, von Queluz eröffnet „mit einigen allgemeinen Bemerkungen über das Verhältniss Brasiliens zu den Hansestädten, mit denen wir alle Ursache hatten zufrieden zu sein." Artikel für Artikel wurde der von den Hansestädten überreichte Entwurf durchgenommen, „ohne dass man indess sehr tief in das Innere der Sache einging." Alles ging nach Wunsch, bis man bei dem Kernpunkt, dem Artikel 6, ankam. Hier machte Queluz die Bemerkung, dieser Artikel sei ihm gleich beim ersten flüchtigen Durchlesen aufgefallen; denn die Hansestädte forderten ja in ihm, da sie die Zollermässigungen auch für die Frachtfahrt dritter Nationen zwischen den Hansestädten und Brasilien verlangten, eine Begünstigung für dritte Nationen. Darauf erklärten die Hanseaten, sie wären vollkommen zufrieden, wenn nur die Flaggen solcher fremden Staaten, die mit Brasilien in Vertragsverhältniss ständen, die Frachtfahrt von den Hansestädten nach Brasilien unter gleichen Bedingungen wie die hansischen betreiben dürften. Hiergegen hatte Queluz kein Bedenken. Nur erklärte er, dass trotz der Gleichstellung der Hansestädte mit der meist begünstigten Nation Brasilien das Recht sich vorbehalte, Portugal besondere Vorzüge zukommen zu lassen, die den übrigen Nationen kein Recht auf gleiche Behandlung gäben. Eine solche Bestimmung war auch in dem Vertrag mit Preussen aufgenommen und war bei dem engen Verhältniss Portugals zu Brasilien, welches letztere nach Gildemeister's Ausdruck gewissermassen „eine Fortsetzung Portugals" war, nur begreiflich; die Hansestädte konnten also nichts dagegen einwenden, und eine diesbezügliche Stipulirung wurde im Artikel 8 aufgenommen.

Nach den Resultaten dieser ersten Konferenz wurde der ganze Entwurf von Sieveking und Gildemeister umgearbeitet und die neue Fassung Queluz zugestellt.

Inzwischen aber hatte der englische Gesandte Gordon Wind von dem Inhalt des Entwurfes erhalten. England war ohne Zweifel dasjenige Land, welches vom einseitigen Gesichtspunkte aus am meisten Interesse daran haben musste, dass nicht andere schiffahrttreibende Nationen Meistbegünstigungsverträge mit Brasilien abschlossen. Gegen den Entwurf des Vertrages der Hansestädte mit Brasilien konnte aber England, wenn es ihn richtig und nicht vom Standpunkte der engherzigen Navigationsgesetze betrachtete, nichts einzuwenden haben. Denn für ein seemächtiges Volk wie die Engländer, das sich im Besitze einer ausgedehnten eigenen Rhederei befand, konnte es nur vortheilhaft sein, wenn in jenem Vertrage festgesetzt werden sollte, dass auch Waaren, unter der Flagge dritter be-

günstigter Nationen — also besonders auch der Engländer — aus den Hansestädten nach Brasilien verführt, dort die Zollermässigung geniessen sollten. Sicherlich musste dieses Recht die Engländer mit den Vortheilen, die den Hansestädten im Uebrigen nun in Brasilien eingeräumt werden sollten, die aber doch auch den Engländern schon zustanden, aussöhnen. Es zeugt desshalb nicht grade von handelspolitischem Scharfsinn, dass der englische Gesandte Gordon einen Punkt aus dem Vertrage herausgriff, der bei näherer Betrachtung wohl am wenigsten geeignet sein konnte, den Engländern Ursache zur Besorgniss zu geben. Gordon nämlich erklärte, dass unter dem Schutze ihres Vertrages mit England (von 1825) und des abzuschliessenden mit Brasilien die Hansestädte die Frachtfahrt zwischen Liverpool und Brasilien theilweise an sich reissen könnten, und dass dadurch der englische Vertrag „zu Löschpapier“ würde[1]). Nun war aber eine solche Frachtfahrt geradezu eine Chimäre; denn da die englischen Schiffahrtsgesetze den Transport von brasilianischen Produkten auf hanseatischen Schiffen nach England zum Konsum daselbst ausschlossen, so hätte eine solche Frachtfahrt sich schwerlich lohnen können. Gordon aber, wiewohl wahrscheinlich ohne Instruktion von seiner Regierung, machte direkt und indirekt Queluz ernstliche Vorstellungen. Den Brasilianern konnte eine Kollision mit England, das in dem Handel ihres Landes bei Weitem den ersten Rang einnahm, nichts weniger als angenehm sein. Queluz lud sogleich die hanseatischen Abgeordneten wieder zu sich und berichtete ihnen genau, was zwischen ihm und Gordon vorgefallen sei. Unterdessen hatte auch Sieveking schon mit Letzterem gesprochen und schlug nun Queluz einen geheimen Separatartikel vor, in dem die Hansestädte unter gewissen Voraussetzungen der Frachtfahrt zwischen England und Brasilien zu entsagen sich erboten, wenn dagegen das Princip als Regel stehen bleibe. Hierdurch glaubte Sieveking die Aengstlichkeit der Brasilianer am besten zu beseitigen. Queluz fand diesen Ausweg vortrefflich.

Dennoch erhoben sich, obwohl beide Gesandte der Hansestädte keine Gelegenheit versäumten, auf jede Weise auf Queluz einzuwirken, bald neue Schwierigkeiten. Eines der bedeutendsten Mitglieder des Staatsraths, der Marques Bacperdy, sandte Queluz eine von ihm verfasste Redaktion des Artikels 6 zu, die er für sehr geeignet hielt, England zu beschwichtigen. Der wohlmeinende Herr irrte sich aber sehr; denn in seiner Redaktion hatte er das Recht dritter Nationen hinsichtlich der

[1]) Bilder aus vergangener Zeit etc., S. 76.

Fahrt zwischen den Hansestädten und Brasilien fortgelassen, hätte also England grade eines Vortheils beraubt.

Nun war der arme Queluz wieder rathlos. In einer neuen Konferenz am 20. September wurde der unglückliche Artikel 6 wieder in mehrstündigem Gespräch diskutirt, „wenn ich anders," schreibt Gildemeister, „eine so desultorische Unterredung, in welcher alle Augenblicke wieder Entwürfe auftauchten, die wir für längst beseitigt hielten, und Concessionen bestritten wurden, über deren Zugeständniss man früher vollkommen einverstanden schien, eine Discussion nennen kann". Die Brasilianer schienen nun dem Artikel in der hanseatischen Fassung ihre Zustimmung zu geben; bei dem eigenthümlichen Gang der Verhandlungen, wie er von jenen beliebt wurde, konnte man aber auf Ueberraschungen immer gefasst sein; die brasilianischen Bevollmächtigten verfuhren nämlich nicht nach Instruktionen, sondern jedes bei der Debatte neu auftauchende Moment wurde nachträglich erst dem Staatsrath unterbreitet.

Wieder entstand eine lange Pause, bis die Angelegenheit von Neuem aufgenommen wurde. Schon fürchteten die Gesandten, dass Gordon Schuld an dieser Verzögerung sei und dass er dem Kaiser, von dessen Entscheidung die Sache jetzt abhing, dieselbe in ungünstigem Lichte vorgeführt habe. Eine Reise nach Santa Cruz und Audienz beim Kaiser daselbst überzeugte sie jedoch, dass, wenn auch Gordon sich Mühe genug gegeben habe, seine Wühlereien auf Dom Pedro keinen Eindruck gemacht hatten. Der Kaiser empfing die Gesandten sehr freundlich und theilte ihnen aus freien Stücken mit, dass er demnächst in die Hauptstadt kommen und ihre Angelegenheit erledigen werde.

Endlich am 7. November kam der Vertrag im Staatsrath unter des Kaisers Vorsitz zur Berathung, wurde jedoch, da Queluz wegen der Länge der seit den letzten Konferenzen verflossenen Zeit die Details wieder entfallen waren, noch nicht erledigt.

Die beiden schwierigsten Punkte waren die folgenden:

1. Die Ausdehnung der Zollermässigung auf solche Waaren, die zwar direkt aus den Hansestädten nach Brasilien, aber nicht in brasilischen oder hansischen, sondern in Schiffen anderer Nationen, die mit Brasilien Verträge geschlossen, geführt wurden. Auf diesen Punkt musste Sieveking für Hamburg ganz besonderes Gewicht legen, weniger Gildemeister für Bremen.
2. Die Ausdehnung der Zollermässigung auf solche Güter, die in hansischen Schiffen aus andern Ländern nach Brasilien geführt wurden. Wegen dieses Punktes machte der englische Gesandte,

der sogar dem brasilianischen Ministerium eine diesbezügliche Denkschrift überreichte, den Hanseaten das Leben recht sauer.

Endlich am 21. November 1827, am Schlusse des sechsten Monats der Anwesenheit der Gesandten in Rio de Janeiro, wurde der Vertrag unterzeichnet, doch wegen des grade in diesen Tagen sich vollziehenden Ministerwechsels vom 17. November datirt. Der Vertrag entsprach im Wesentlichen dem im Juni von Sieveking und Gildemeister überreichten Entwurf; die Hauptresultate können wir in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Gleichstellung in den Schiffsabgaben zwischen brasilischen und hansischen Schiffen.
2. Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation:
   a) für alle in hansischen Schiffen direkt aus hansischen Häfen nach Brasilien gehenden Güter, ohne Rücksicht auf den Ursprung;
   b) für dieselben Güter auf den Schiffen solcher Nationen, die mit Brasilien jetzt oder künftig Verträge schliessen;
   c) für alle in hansischen Schiffen aus den Häfen anderer begünstigter Nationen nach Brasilien gehenden Güter, jedoch unter der Bedingung, dass sie dann die in den Verträgen mit solchen Nationen stipulirten Förmlichkeiten erfüllen, und mit einem geheimen Separatartikel.

Dieser geheime, nie veröffentlichte Separatartikel lautete: „Für den Fall, dass eine der begünstigten Nationen den Wunsch ausdrücken sollte, dass die Stipulationen des Artikel 6 des Vertrages zwischen den Hansestädten und Brasilien keine Anwendung finden sollten auf die Fahrt zwischen den Häfen dieser begünstigten Nation und Brasilien, kommt man überein, dass diese Stipulationen in der Beziehung auf diese Nation ungültig sein sollen und dass dieselben differentiellen Abgaben in Brasilien erhoben werden können von den Waaren, die von den Häfen der begünstigten Nation nach Brasilien unter hanseatischer Flagge transportirt werden, wie von den hansischen Häfen nach Brasilien unter der Flagge jener begünstigten Nation."

England, wegen dessen ja dieser geheime Artikel vereinbart wurde, stand jedoch davon ab, von der ihm ertheilten Befugniss, die Fahrt der Hansestädte von seinen Häfen nach Brasilien zu verbieten, Gebrauch zu machen. Sieveking verhandelte im Februar 1828 in London darüber, und im März sandte der Minister Dudley an Colquhoun eine Note, in der er erklärte, dass England den Artikel nicht ausnutzen werde. Auch Frankreich scheint sich dabei beruhigt zu haben.

Der Vertrag war geschlossen auf die Dauer von 10 Jahren vom Tage der Auswechselung der Ratifikation an; diese fand am 18. März 1828 statt, nachdem am 21. Februar die Hamburgische Bürgerschaft dem Vertrage ihre Zustimmung ertheilt hatte.

Ohne Zweifel ist der Abschluss des Vertrages mit Brasilien ein bedeutender Erfolg gewesen, vom realen, wie vom idealen Standpunkte aus wichtiger als der durch den Vertrag mit den Vereinigten Staaten errungene. Es war den hansischen Abgesandten gelungen, die Brasilianer zu überzeugen, wie unendlich wichtig die Hansestädte als Stapelplätze für brasilianische Produkte waren. Desshalb hatte die kaiserliche Regierung es in ihrem Interesse gefunden, den Städten gegenüber ganz von der Grundlage der früheren Verträge mit England, Frankreich, Oesterreich und Preussen Abstand zu nehmen und einen Vertrag abzuschliessen, der, wenn er auch nicht den Hansestädten die vollkommene Reciprocität gewährte, doch sehr nahe an das von diesen erstrebte Ideal heranreichte. Ein Vergleich mit dem letzten dieser Verträge, mit dem am 9. Juli 1827 mit Preussen abgeschlossenen, zeigt den grossen Unterschied; Preussen erhielt hinsichtlich der Schiffsabgaben nur die Vortheile der meistbegünstigten Nation, während die hansestädtischen Schiffe in dieser Beziehung den brasilianischen gleichgestellt wurden; in Bezug auf die Waarenzölle wurde Preussen der meistbegünstigten Nation gleichgestellt, aber nur für die Produkte u. s. w. seines eigenen Gebietes, eingeführt in preussischen oder brasilischen Schiffen, und für die direkte und indirekte Fahrt; in dem hansischen Vertrage war die Meistbegünstigung ausgedehnt auf alle Waaren ohne Unterschied des Ursprungs und auch für den Verkehr auf den Schiffen anderer begünstigter Nationen im hansestädtisch-brasilianischen Verkehr, ja selbst in der Fahrt zwischen den Häfen anderer begünstigter Nationen und Brasilien.

Die Hansestädte konnten somit recht zufrieden sein mit dem Vertrage; aber auch die Nationen, die schon Verträge mit Brasilien nach dem Princip der Meistbegünstigung abgeschlossen und denen nun die Früchte der Arbeit der beiden trefflichen hanseatischen Unterhändler in den Schooss fielen, wie endlich die nachfolgenden Staaten, die ohne Mühe da ernteten, wo die Hansestädte gesäet hatten; unter diesen sind besonders die Niederlande zu nennen, die am 20. December 1828 einen Vertrag mit Brasilien abschlossen, der im Wesentlichen auf dem hansestädtischen Vertrage beruhte.

Dass der letztere nicht nur dem Interesse der Hansestädte, sondern auch der deutschen Industrie entsprach, wurde bald nach dem Abschluss

von hervorragender Stelle anerkannt[1]). Ueberhaupt ist wohl kein hansestädtischer Handelsvertrag geeigneter als dieser, diejenigen ad absurdum zu führen, die, wie z. B. Heinrich Pütter[2]), meinten, die Hansestädte hätten „nie auch nur einen einzigen Vertrag mit fremden Staaten abgeschlossen, bei denen die Interessen des innern Deutschlands berücksichtiget wurden".

III. Während der Dauer des Handelsvertrages.

Der Verkehr Hamburgs mit Brasilien nahm in dem Jahrzehnt nach dem Abschluss des Vertrages konstant zu.

Es kamen an aus Brasilien in Hamburg: 1828: 84, 1829: 96, 1830: 108, 1831: 121, 1832: 105, 1833: 95, 1834: 78, 1835: 86, 1836: 99, 1837: 120, 1838: 134, 1839: 127 Schiffe.

Die Exporte von Brasilien nach Hamburg hatten folgenden Werth[3]):

1831:	739 000	Dollars,
1832:	1 400 000	„
1833:	1 550 000	„
1834:	1 861 000	„
1835:	2 000 000	„
1836:	2 400 000	„

Die Hauptexportartikel aus Brasilien nach Hamburg waren Kaffee und Zucker; von den ca. 111 Millionen Pfund Zucker, die im Jahre 1832 in Hamburg ankamen, waren 40 Millionen brasilianischen Ursprungs. Die wachsende Bedeutung Hamburgs als eines der wichtigsten kontinentalen Zuckermärkte beruhte zum nicht geringen Theil auf dem ungeheuren direkten Zuckerimport aus Brasilien. Mit scheelen Blicken sah man namentlich in England auf diese Thatsache, an deren Verwirklichung dieses Land, wie wir schon oben bemerkten, nicht geringen Antheil hatte.

Auch der direkte Import von brasilianischem Kaffee in Hamburg nahm zu; es wurden importirt:

im Jahre	1829	insgesammt	ca. $40^3/_4$,	von Brasilien	ca.	12	Mill. Pfund
„ „	1830	„	ca. $47^1/_4$,	„ „	ca.	$15^1/_2$	„ „
„ „	1831	„	ca. 44,	„ „	ca.	$15^1/_2$	„ „

[1]) Vergl. Hamb. Adresskomptoir-Nachrichten vom 29. April 1828 über die Anerkennung, die Syndikus Sieveking vom König von Sachsen für den Handelsvertrag zu Theil wurde.

[2]) „Ueber den auswärtigen Handel Deutschlands; mit Berücksichtigung des durch den grossen deutschen Zollverband erleichterten inneren Verkehrs etc.", Köln 1837, S. 47. Schon der junge Kirchenpauer trat den Darlegungen Pütter's entgegen; vergl. Hamb. Börsenhalle vom 29. März 1837.

[3]) Vergl. Sturz a. a. O., S. 98.

Sehr viel unbedeutender als die Importe waren die Exporte nach Brasilien. Doch wurde schon bald nach dem Abschlusse des Vertrages eine Zunahme des Absatzes von nordischen Produkten nach Brasilien bemerkt. Ein nicht geringer Theil, nach Sturz etwa 1/4, der von Hamburg nach Brasilien gehenden Schiffe pflegte in Ballast nach dort abzugehen:

Während die Importe aus Brasilien in Hamburg, nach Soetbeer[1]):

1836: Bco. ℳ 12 417 000,
1837: „ 12 059 000,
1838: „ 11 746 000

betrugen, kann man die Ausfuhr von Hamburg dorthin schätzen auf:

1836: Bco. ℳ 4 100 000,
1837: „ 3 150 000,
1838: „ 3 600 000.

Was nun die Stellung Hamburgs im brasilianischen Verkehr im Vergleich zu derjenigen der anderen Staaten betrifft, so möge hier angeführt werden, dass im Jahre 1836 die Hamburgische Flagge unter den in brasilischen Häfen verkehrenden fremden Flaggen mit 6297 Tons an sechster Stelle stand; bei Weitem den ersten Platz nahm ein die englische mit 38 135 Tons, es folgen die amerikanische mit 23 733, die portugiesische mit 13 579, die französische mit 9792, die sardinische mit 8920. Die Bremische Flagge war in diesem Jahre vertreten mit 1594 Tons[2]).

In Bezug auf die Importe allein aus Rio de Janeiro nahmen in demselben Jahre 1836 Hamburg und Bremen zusammen die vierte Stelle ein; es wurde exportirt aus Brasilien nach

England für 622 800 £
Ver. Staaten „ 438 320 „
Oesterreich „ 263 200 „
Hansestädte „ 205 520 „ [3]).

Hinsichtlich der kaufmännischen Stellung der Deutschen in Brasilien berichtet uns F. Tietz aus gesandtschaftlichen Berichten aus den 30er Jahren[4]), dass damals 10 bis 12 deutsche Handlungshäuser in

[1]) Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 201. Auf dieses vortreffliche Werk und seine beiden Fortsetzungen kann auch im Allgemeinen hier hingewiesen werden.

[2]) Sturz a. a. O. S. 110.

[3]) Ebenda S. 100.

[4]) F. Tietz, Brasilianische Zustände. Nach gesandtschaftl. Berichten bis zum Jahre 1837, Berlin 1839, S. 101.

Rio und fast ebenso viele in den andern brasilianischen Seestädten etablirt waren.

IV. Nach der Kündigung des Handelsvertrages.

Der mit so viel Geschick abgeschlossene Handelsvertrag der Hansestädte mit Brasilien hat nicht lange die zehnjährige Mindestdauer überlebt; wie alle seine anderen Handelsverträge kündigte Brasilien auch diesen, und er lief am 25. December 1839 ab. Da aber Englands Vertrag mit Brasilien noch bis zum 15. November 1844 in Kraft war, bemühten sich die übrigen Staaten, deren Verträge abgelaufen waren, von Brasilien die Zusicherung zu erhalten, bis 1844 derselben Behandlung theilhaftig zu werden wie England. Mehrere Staaten, z. B. Dänemark, erhielten dieses Zugeständniss. Auch Hamburg wandte sich im Mai 1841 an den brasilianischen Geschäftsträger und drückte die Hoffnung auf die gleiche Begünstigung aus.

Doch hoffte man in Hamburg noch immer, einen neuen Handelsvertrag mit Brasilien abschliessen zu können. Seit 1842 unterhandelte England durch Ellis in Rio, um einen neuen Vertrag zu erhalten. Bei der Kunde hiervon rüstete man sich auch in Hamburg, in neue Verhandlungen einzutreten. Als aber die englischen Bemühungen sich bald als vergeblich erwiesen, da die brasilianische Regierung fest entschlossen war, ihre neue Handelspolitik der autonomen Zolltarife beizubehalten und sich nicht durch Handelsverträge die Hände zu binden, musste Hamburg von seinem Plane abstehen. Auch die Verhandlungen zwischen dem Zollverein und Brasilien über einen Handelsvertrag im Jahre 1844 blieben resultatlos, was vom Standpunkte der Hansestädte, die aus einem solchen Vertrage eine Begünstigung Stettins und Antwerpens und eine Benachtheiligung für sich selbst befürchten mussten, nicht allzu schmerzlich empfunden wurde.

Mit dem Ablaufe des englisch-brasilianischen Vertrages war Brasilien ohne jegliche Handelsverträge. Dagegen konstruirte es sich ein Differentialsystem sowohl hinsichtlich der Zölle als der Schiffsabgaben; die Höhe beider wurde abhängig gemacht von der bezüglichen Behandlung, welche die betreffende Nation den brasilischen Schiffen und Waaren zu Theil werden liess. Für die Hansestädte, die in ihren Häfen allen Völkern die gleiche freie Behandlung zu Theil werden liessen, konnte dies System nicht schädlich sein, wenn es konsequent durchgeführt wurde.

Als desshalb am 1. Oktober 1847 das betreffende brasilianische Dekret erschien[1]), hoffte man in Hamburg, dass für die deutsche Rhederei diese

[1]) Vergl. Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze, sowie Schiffahrts- und Handels-Verträge etc., Hamburg 1848, S. 32.

Maassregel nur vortheilhaft sein und vielleicht die Herstellung einer regelmässigen Dampfschiffslinie Hamburg-Brasilien erleichtern werde.

Gleichsam in Voraussicht des Dekrets vom 1. Oktober hatten mehrere Staaten, wie Russland, Belgien, Dänemark, vorher Verordnungen erlassen, in denen sie die brasilianische Flagge und deren Ladungen ausdrücklich von allen Differentialzöllen befreiten und betreffs der Abgaben von Schiffen und Waaren der resp. Nationalflagge gleichstellten.

Für Hamburg hatte der dortige brasilianische Geschäftsträger allerdings die Zuvorkommenheit, sofort seiner Regierung die Thatsache, dass hier zwischen brasilianischen und Hamburgischen Schiffen hinsichtlich der Abgaben kein Unterschied gemacht werde, mitzutheilen; ausserdem aber betrieb der Senat die Auswechselung einer Reciprocitätsdeklaration, wie sie z. B. zwischen Bremen und Hayti früher ausgetauscht war. Gegen eine solche förmliche Deklaration aber erklärte sich ihrerseits die brasilianische Regierung; doch fand sie sich — da sie wisse, dass die brasilischen Schiffe und Ladungen in Hamburg gleich den nationalen behandelt würden — bereit, die Hamburgischen Schiffe auch ohne förmliche Konvention zum Genuss derselben Rechte in Brasilien zuzulassen, sowie dies thatsächliche Verhältniss durch Notenaustausch zu befestigen.

Uebrigens wurde von Brasilien schon am 4. Mai 1849 das Dekret vom 1. Oktober 1847 wieder aufgehoben. Es blieben nun nur noch die Dekrete vom 20. Juli und 12. August 1844 in Kraft, welche der Regierung die Freiheit liessen, differentielle Abgaben für die Nationen, die dem brasilischen Handel keine Reciprocität gewährten, einzuführen.

---

8. Die Westküste Südamerika's.

Die ersten Versuche Hamburgs, mit der Westküste Südamerika's Handelsbeziehungen anzuknüpfen, waren, wie wir oben sahen, nichts weniger als erfolgreich gewesen. In den 20er Jahren wurden dann weitere Unternehmungen, namentlich nach Peru, gewagt[1]). Dieses Land war noch

[1]) Ueber eine dieser Unternehmungen giebt eine Akte des Hamb. Stadtarchivs Auskunft; im Jahre 1825 wurde das englische Schiff „Iberia" von Hamburg nach der Westküste, namentlich Valparaiso und Lima, eventuell bis nach Guayaquil, expedirt. Hauptunternehmer war Joh. Hinrich Ludolf Möller in Hamburg; ferner waren u. A. betheiligt de Chapeaurouge & Co., Ross und Liebrecht, F. M. Mutzenbecher, Biancone & Lohmann, J. A. Schmidt & Sohn; dann Bretschneider & Co. in Chemnitz, Fr. Huth & Co. in London. Als Supercargo machte der Hamburger Kaufmann G. H. Kunhardt die Fahrt mit. Die Ladung war konsignirt an

bis 1825 in den Händen der Spanier; nach seiner Befreiung setzte man in Hamburg grosse Hoffnungen auf die Ausdehnung des deutschen Handels dorthin.

Als im Frühjahr 1827 der Hamburgische Senat der diplomatischen und kommerziellen Verbindung mit den amerikanischen Republiken seine Aufmerksamkeit in erhöhtem Grade zuwandte, erhielt Sieveking u. A. den Auftrag, das Verhältniss der Staaten Chile, Peru und Bolivia ins Auge zu fassen, mit den Gesandtschaften dieser Staaten in London in freundschaftliche Beziehungen zu treten und die Verhandlung von Verträgen mit diesen Staaten vorzubereiten. Im Juni 1828 machte der Senat die Kommerzdeputirten darauf aufmerksam, dass die Hamburger Handels- und Rhedereiinteressen am Stillen Meer einer konsularischen Vertretung bedürftig seien; noch in demselben Jahre wurde Heinrich Klefeker erster Konsul an der Westküste, nämlich in Lima. Dagegen wurde in Chile erst 1834 ein Konsulat errichtet, nachdem in den vorhergehenden Jahren der Handel mit diesem Lande sich glücklich entwickelt hatte.

Handelsverträge hatten die Hansestädte damals mit Chile, Peru, Ecuador und Bolivia noch nicht, während die Vereinigten Staaten und einige andere Nationen mit diesen Republiken bereits im Vertragsverhältniss standen. Doch wurde die Hamburgische Flagge dort überall den meistbegünstigten Nationen gleichbehandelt; in Ecuador seit dem Anfang des Jahres 1842.

Im April 1842 regte die Kommerzdeputation den Abschluss eines Handelsvertrags mit Ecuador auf Grundlage des mit Venezuela bestehenden an, und im Herbst 1844 erhielt der Konsul in Guayaquil, Mickle, die Instruktion für eine derartige Verhandlung. Dabei blieb es aber, und zu einem Vertrage ist es nie gekommen.

Mit Peru waren in den 40er Jahren die direkten Verbindungen Hamburgs nur sehr gering; mit Ausnahme der englischen fuhren die meisten Schiffe der übrigen Nationen nicht direkt nach Peru, sondern liefen Valparaiso an, um dort zu löschen. Von hier aus wurden dann durch kleinere Küstenfahrzeuge die nördlicheren Gebiete versorgt.

Mit Chile nahm aber der Verkehr bedeutend zu. Von Valparaiso und Callao bezogen nicht nur Bolivia und Peru, sondern selbst Centralamerika ihre europäischen Bedürfnisse. Im Frühjahr 1846 lag das erste

---

die Firma Friedr. Huth, Coit u. Co. in Valparaiso und Lima, und bestand im Wesentlichen aus deutschen Artikeln, so Manufakturen, Mehl, Glas- und Eisenwaaren, Spielsachen, Droguen; als Retouren sollten dortige Droguen, als Chinarinde, Perubalsam, ferner Kupfer, Zinn, Kakao etc. eingenommen werden.

chilenische Nationalschiff ladebereit im Hamburgischen Hafen, und etwa um dieselbe Zeit wurden zuerst chilenische Kupfererze nach Hamburg verschifft. Befördert wurde der aufblühende Verkehr durch die damalige liberale Schiffahrtsgesetzgebung Chile's; am 16. Juli 1850 wurde ein Gesetz erlassen, nach dem alle Schiffe nebst Ladungen derjenigen Staaten, die der chilenischen Flagge Reciprocität gewährten, in den Häfen Chile's ganz den nationalen Schiffen, denen nur die Küstenfahrt ausschliesslich vorbehalten wurde, gleichgestellt wurden; die Bedingung, dass die Ladungen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Länder sein müssten, unter deren Flagge sie eingeführt wurden, war nicht daran geknüpft. Der Hamburgische Senat verfehlte nicht, sogleich der chilenischen Regierung eine schon 1846 beabsichtigte formelle Erklärung über die reciproke Behandlung zu geben.

Der Hamburgische Handel an der Westküste entwickelte sich zunehmend. In Callao kamen 1850 an 66 deutsche Schiffe, davon 42 Hamburgische (8612 Tons), 10 Bremische (1766 Tons), 6 preussische, 5 österreichische, 2 schweswig-holsteinische, 1 hannöversches. In den Anfang der 50er Jahre fällt der Beginn des Hamburger Guanoimports; die erste direkte Einfuhr von Guano fand 1852 statt, nämlich 12804 Centner von der amerikanischen Westküste. Es bestand damals hier noch ein Ein- und Ausfuhrzoll auf diesen Artikel, der im übrigen Deutschland nicht zollpflichtig und selbst dem Stader Zoll nicht tributpflichtig war. Wollte Hamburg sich seine Stellung in diesem zukunftsreichen Geschäfte und damit einen regen Verkehr mit der amerikanischen Westküste sichern, so musste zunächst hierin Wandel geschafft werden. Es ist das Verdienst des Kaufmanns Ludwig Böhl, zuerst auf die Nothwendigkeit einer Reform aufmerksam gemacht zu haben. Er wies die Kommerzdeputation darauf hin, dass Hamburg wenig Nutzen aus diesem Handel ziehen werde, so lange der Zoll ihn nach Altona und ins Inland treibe; das sei jetzt um so mehr zu berücksichtigen, als die peruanische Regierung Willens sei, in allen Ländern, wo der Konsum bedeutend werde, Depots zu errichten und an diese direkt zu verladen; Altona werde ohne Zweifel als norddeutsches Depot gewählt werden.

Darauf wurde im Oktober 1852 der Zoll aufgehoben und für ganz mit Guano beladene Schiffe der Schiffszoll von 8 ß auf 4 ß per Kommerzlast ermässigt. Aber erst vom Jahre 1857 an überwog die direkte Einfuhr dieses Artikels diejenige über Grossbritannien und Altona; es wurden direkt eingeführt:

1853	aus	Chile:	3612 Centner
1854	„	Chile und Peru:	1537 „
1855	„	Chile:	10500 „
	„	Peru:	52795 „
1856	„	Chile:	13804 „
	„	Peru:	255575 „
1857	„	Chile:	263302 „
	„	Peru:	75106 „
1858	„	Chile:	10614 „
	„	Peru:	272197 „

Von nicht minderer Bedeutung für die Belebung des Handels mit der Westküste ist der direkte Salpeterimport gewesen, der damals einen lebhaften Aufschwung erhielt; die direkte Zufuhr nach Hamburg stieg von 29327 Centnern im Jahre 1851 auf 242888 Centner im Jahre 1856, nahm dann ab, stieg 1859 wieder auf 223441 Centner, erfuhr nun einen neuen konstanten Rückgang, bis erst Anfang der 70er Jahre sich eine grossartige Zunahme des Geschäftes vollzog.

Doch überwog im Allgemeinen noch immer der Export von der Westküste nach England und den Vereinigten Staaten denjenigen nach dem europäischen Kontinent ganz bedeutend; es schien, als ob die Hamburgische Börse noch zu wenig bekannt war mit den Exportartikeln jener Länder; desshalb zog der dortige Kaufmann es meist vor, die bekannten amerikanischen und englischen, auch französischen Märkte aufzusuchen. Auch hatte Anfang der 50er Jahre die Hamburgische Schiffahrt an der Westküste unter der überhandnehmenden Desertion der Matrosen zu leiden, die, als besonders starke und brauchbare Besatzung von englischen und amerikanischen Schiffskapitänen verlockt, von hier aus die Fahrt nach den neuentdeckten Goldminen Kaliforniens und Australiens machten; bereits im August 1848 hatte der chilenische Kongress den Beschluss gefasst, die Küstenschiffahrt an den chilenischen Küsten für ein Jahr den fremden Schiffen freizugeben, da der grösste Theil der einheimischen Schiffe sich auf der Fahrt nach Kalifornien befand und der Desertion der Mannschaft wegen für längere Zeit nicht zurückkehren konnte. Mit der allmählich abnehmenden Anziehungskraft der Goldregionen und unter der strengeren Aufsicht der Kapitäne verschwand übrigens Mitte der 50er Jahre dieser Missstand. Dagegen zeigte es sich nun, dass die Hamburgischen Schiffe, die früher in diesen Gewässern einer besonderen Beliebtheit sich erfreuten, nicht ganz Schritt zu halten wussten mit den Anforderungen einer neuen Zeit; die Klagen, dass sich die Hamburgischen Segler zu leicht für die

schweren Metall- und Guano-Ladungen erwiesen, waren nicht ganz selten, und häufige Havarien zeigten, dass diesen Klagen die Berechtigung nicht fehlte.

Bei dem raschen Aufblühen dieser Handelsbeziehungen mit der Westküste, an denen von den deutschen Seestädten Hamburg unbestritten den hervorragendsten Antheil nahm, musste der Abschluss von Handelsverträgen sehr erwünscht sein. Ueber die Behandlung in Zoll und sonstigen Abgaben konnte man allerdings bisher nicht klagen, doch lag eine klare, völkerrechtliche Feststellung des Verhältnisses im beiderseitigen Interesse. Als man desshalb im Sommer 1860 vernahm, dass Preussen in Lima über einen Vertrag unterhandelte, trat auch Hamburg dieser Frage näher. Als Muster wurde der Vertrag mit Neu-Granada von 1854, „dessen möglichst weitgehende liberale gegenseitige Zugeständnisse allen Ansprüchen genügen", hingestellt, oder auch der peruanisch-englische Vertrag von 1850 (ratificirt 1852); doch wünschte man in einen hansischen Vertrag nicht aufgenommen zu sehen die Bestimmung des Artikels 5 dieses letzteren Vertrages, nach dem nur Schiffe von über 200 Tons ein Recht auf gleichmässige Schiffsabgaben, wie die Nationalschiffe, genossen, und zwar, im Hinblick auf die durchschnittlich geringere Grösse der Hamburgischen, dort frequentirenden Fahrzeuge.

Weder ein Vertrag Preussens noch Hamburgs mit Peru aber kam zu Stande, dagegen schloss Preussen für sich und den Zollverein mit Chile im Februar 1862 einen Handelsvertrag.





VI.

DIE REGELMÄSSIGEN SCHIFFAHRTS-VERBINDUNGEN HAMBURGS MIT AMERIKA

BIS ZUR SCHWELLE DER GEGENWART.



Die Einrichtung regelmässiger Schiffahrtsverbindungen zwischen zwei Ländern hat zur natürlichen Voraussetzung einen bereits seit mehr oder weniger langer Zeit bestehenden bedeutenden Waaren- oder Personenverkehr. Erst wenn sich erfahrungsgemäss herausgestellt hat, dass ein solcher Verkehr auf der Basis nicht nur einer vielleicht vorübergehenden Gewohnheit, sondern auch natürlicher Vortheile begründet ist, d. h. wenn sich ein wirthschaftlich berechtigter Verkehrsweg des Seehandels herausgebildet hat, erst dann ist die Herstellung regelmässiger Schiffahrtslinien gerechtfertigt nicht allein, sondern geradezu nothwendig.

Die Handels- und Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts bietet genug Beispiele, wo See-Verkehrswege mit regelmässigen Schiffslinien beglückt sind, bevor jene sich genügend als solche entwickelt haben; die Folge eines so verfrühten Vorgehens pflegt der baldige Ruin eines derartigen Unternehmens zu sein, wenn nicht etwa künstliche Mittel zu seiner Erhaltung angewandt werden. Allerdings kommen auch noch andere wichtige Faktoren in Betracht, um die Lebensfähigkeit einer regelmässigen Schiffahrtslinie zu bedingen; so die allgemeinen Handelszustände, unter denen ein solches Unternehmen ins Leben tritt, die finanziellen Verhältnisse desselben, die Personen, die an der Spitze stehen, u. a. m.; nicht am wenigsten aber ein gewisses Verständniss der Interessenten, der Kaufmanns-

welt, ohne das die bestangelegte kommerzielle Unternehmung nicht gedeihen kann.

In Hamburg sind zahlreiche Unternehmungen regelmässiger Schiffahrtslinien entstanden; nicht alle sind sie geglückt, manche haben nur ein kurzes embryonales Dasein geführt, andere sind nach kurzer Existenz dahingesiecht, die meisten aber genügten schon bei ihrem Entstehen einem wichtigen wirthschaftlichen Bedürfniss, haben ihren Zweck erfüllt, erfüllen ihn theilweise noch heute; ohne Kämpfe hat keine, auch die glücklichste dem Handel dienende Institution bestanden. Im Einzelnen haben sich die Hamburgischen Schiffahrtslinien naturgemäss sehr verschiedenartig entwickelt. Wenn wir aber eine für das glückliche Gedeihen aller solcher nicht nur Hamburgischer, sondern überhaupt hansestädtischer Unternehmungen gemeinsame Ursache suchen, so ist es die, dass in diesen Städten, wenn wir die allerneueste Zeit und für diese besonders Bremen ausnehmen, diese Schiffahrtslinien ausschliesslich aus der Initiative und den Mitteln der Kaufmannschaften, d. h. der direkt Betheiligten, hervorgegangen sind; seine eigene Kraft und seine eigenen Mittel wendet der Kaufmann sehr schwer an ein Unternehmen, ehe er nicht nach reiflicher Ueberlegung das Gelingen desselben für aussichtsvoll hält; den Kosten und Mühen der Herstellung einer regelmässigen Schiffahrtslinie unterwirft er sich nicht, ehe er sich nicht überzeugt hat, dass er dereinst die Früchte seiner Arbeit ernten wird. Daher sind diese hansestädtischen Unternehmungen meist ebensogut überlegt wie solide; aus demselben Grunde aber sind die Hansestädte hinter anderen Nationen, die ihre Unternehmungen mit staatlichen Subventionen aufgefüttert haben, in den Anfängen theilweise zurückgeblieben. Dieser natürliche Nachtheil ist dann später aber meist durch die innere Tüchtigkeit und emsige Arbeit der Hansestädter sowie durch die Freiheit der Bewegung, die nichtsubventionirte Linien immer in Vortheil gegen subventionirte setzt, wieder wett gemacht; und auf manche seit Jahrzehnten subventionirte französische oder englische Linie können hanseatische Linien, denen keine Staatsmittel zur Verfügung stehen, mit Genugthuung herabsehen.

Zugleich die ältesten und noch heute wichtigsten und zahlreichsten regelmässigen Schiffslinien Hamburgs sind diejenigen nach Amerika; diesen wenden wir nun unsere Betrachtung zu.

I. Nordamerika.

Wir sahen bereits oben, dass Bremen im Handel mit den Vereinigten Staaten seit den 20er Jahren dieses Jahrhunderts einen grossen Vorsprung

vor Hamburg hatte; es gelang jenem Hafen, der an Bedeutung für den Welthandel hinter der Elbmetropole weit zurückstehen musste, sich durch Anknüpfung umfangreicher persönlicher Verbindungen, namentlich aber durch die weise Erleichterung der Auswanderung, den Hauptverkehr mit den Vereinigten Staaten an sich zu ziehen. Bereits im Jahre 1826 wurde eine regelmässige Packetschiffahrt zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten ins Leben gerufen.

Im Frühjahr 1828 wurde eine „Regulaire Packetschiffahrt zwischen New-York und Hamburg" errichtet. „Der immer zunehmende Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Europa, sowie die Erleichterung, welche England und Frankreich sich bereits durch Errichtung von regelmässigen Packet-Schiffen verschafft hat, machen eine schnelle und geregelte Communication auch für Deutschland zum Bedürfnisse" [1]). Amerikanische Registerschiffe mit „musterhafter Einrichtung" [2]) vermittelten diese Fahrten, die in etwa sechswöchentlichen Abständen stattfanden.

Doch ging diese Linie schon Anfang der 30er Jahre wieder ein, und während mehrerer Jahre war Hamburg ohne eine solche regelmässige Verbindung.

Es ist charakteristisch, dass in demselben Jahre, in dem zuerst von Hamburg aus eine wesentliche Auswanderung stattfand, in demselben Jahre, in dem der Hamburgische Senat, seine bis dahin ablehnende Haltung gegen die Auswanderung aufgebend, von allgemeinen Verboten zu einer gesetzlichen Regelung derselben schritt [3]), dass in eben diesem Jahre 1836 hier die erste aus Hamburger Initiative hervorgehende regelmässige Schifffahrtslinie nach Amerika begründet wurde. Der Schiffsmakler Robert Miles Sloman, der seit Jahren zahlreiche Schiffe nach Nordamerika expedirt, auch für jene erste amerikanische Packetfahrt 1828 ff. die Maklergeschäfte geleitet hatte, richtete im Frühjahr des genannten Jahres [4]) eine „Packetfahrt zwischen Hamburg und New-York" ein. Die drei Schiffe, mit denen Sloman diese Linie eröffnete und als deren Rheder die Kapitäne genannt wurden, hiessen „Franklin," „Howard" und „Cux-

---

1) Anzeige in der „Börsenhalle" vom 21. März 1828.
2) Vergl. Röding's Columbus, 1829, I, S. 268.
3) Vergl. oben S. 125, Anm. 2.
4) Vergl. auch den Aufsatz des Herrn R. M. Sloman, Die Entwickelung der Hamburger Rhederei, im Hamb. Korrespondent 1890, Sept. 11. u. 12. — Herr Sloman führt hier das Jahr 1835 als Gründungsjahr der Packetlinie nach New-York an; aus den Hamburger Tagesblättern geht jedoch hervor, dass die Linie erst im Frühjahr 1836 thatsächlich ins Leben getreten ist.

haven"; am 17. Februar ging zuerst die „Franklin" in ihrer neuen Eigenschaft als „Packetschiff" über den Ocean. Im Jahre 1837 kam ein viertes Schiff hinzu, die „Washington". Zusammen hatten diese vier Fahrzeuge einen Gehalt von 475 Kommerzlasten.

Bereits im Jahre 1838 konnte Sloman, der nun Rheder der Schiffe wurde, öffentlich anzeigen [1]: „Die ausgezeichnete Unterstützung, welche diese Packetschiffe im vorigen Jahr genossen haben, giebt aufs Neue den Beweis, dass sie dem Handel mit New-York anerkannt nützlich waren und dass durch dieselben das allgemeine Interesse befördert wurde. Die Verpflichtung, an bestimmten Tagen während des ganzen Jahres zu segeln, ist bei so weiten, kostspieligen Reisen immer schwierig und gewagt und konnte in dem verflossenen verhängnissvollen Jahre nicht ohne bedeutende Aufopferungen gehalten werden; dennoch sind diese Schiffe jedesmal zur festgesetzten Zeit abgegangen, die Reisen sind durch Benutzung von Dampfschiffen [d. h. zum Bugsiren auf der Elbe etc.], sowohl hier als in New-York, stets beschleunigt, und ist so eine direkte, regelmässige und schnelle Verbindung mit Amerika gesichert worden." Und wirklich waren diese ersten Jahre dem jungen Unternehmen nichts weniger als günstig; die amerikanische Krisis hatte auch für die Frachtfahrt sehr unerfreuliche Folgen; die Auswanderung über Hamburg nahm bereits wieder ab, und die ihr gewidmete, obrigkeitliche Fürsorge war in der Form, wie sie sich offenbarte, nichts weniger als geeignet, diesen wichtigen Geschäftszweig nach Hamburg zu ziehen.

Doch war der Kern des Unternehmens so gesund, dass es trotz der Ungunst der Zeiten sich nicht nur über Wasser hielt, sondern noch weiter ausgedehnt wurde. Aus den neun Reisen nach New-York mit 4 Schiffen im Jahre 1837 wurden 1839 elf Fahrten mit 5 Schiffen, 1841: 12 Fahrten, 1845 aber 17 Fahrten mit 7 Schiffen. Um so höher ist die Bedeutung dieser Zunahme zu schätzen, als in Bremen nicht geringe Anstrengungen gemacht wurden, um die Hamburger Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen; neben der alten New-Yorker Packetlinie bildete sich dort 1842 noch eine zweite, ebenfalls nach New-York fahrende, die, wie die alte Linie, mit 5 Schiffen 10 Fahrten betrieb; ferner entstand in Bremen eine weitere Linie nach Philadelphia mit 3 Schiffen und 8 Reisen; endlich wurde in demselben Jahre an der Weser eine Packetlinie nach New-Orleans mit 2 Schiffen errichtet.

Schon 1845 begründete auch Sloman von Hamburg aus eine Linie

---

[1]) „Börsenhalle" vom 4. Januar 1838.

nach New-Orleans mit drei Fahrten, die allerdings zunächst nicht mit „Packetschiffen“ befahren wurde, aber lange in regelmässigem, später erweitertem Betriebe blieb.

Ehe wir in der Darstellung der weiteren Entwicklung der Sloman-schen Linie wie der amerikanischen Schiffahrtslinien Hamburgs im Allgemeinen fortfahren, muss hier eines Ereignisses Erwähnung gethan werden, das auf die Fortbildung der Hamburgischen Rhederei und der regelmässigen Linien nicht ohne Einfluss gewesen ist.

Eine amerikanische Kongressakte vom 3. März 1845 gab dem Generalpostmeister Vollmacht, Kontrakte mit dem Auslande über Postbeförderung abzuschliessen; den Vorzug sollte die Beförderung der Post mit Dampfschiffen haben. Demgemäss erliess der Generalpostmeister am 4. Oktober 1845 eine öffentliche Einladung zu Angeboten für die transatlantische Postbeförderung auf folgenden Routen:

1) Zwischen New-York und Liverpool, Bristol oder Southampton.
2) Zwischen New-York via Cowes und Antwerpen, Hamburg oder Bremen.
3) Zwischen New-York und Havre oder Brest.
4) Zwischen New-York und Lissabon.

Dass diese amerikanische Einladung in allen merkantilen Kreisen Europa's, die ein Interesse an dem Zustandekommen einer oder der anderen dieser Linien hatten, eine gewisse Erregung hervorrufen musste, ist um so begreiflicher, wenn man bedenkt, wie neu damals noch die transatlantische Dampfschiffahrt überhaupt war. Deutschland erfreute sich noch keiner transatlantischen Dampferverbindung; nun bot die Regierung der Vereinigten Staaten in der Form einer Postsubvention ihre Hilfe zur Errichtung einer Linie, zu der man aus eigener Kraft sich noch nicht hatte aufschwingen können.

In Hamburg, wo man bisher eine derartige subventionirte Dampferlinie zwischen New-York und einem deutschen Hafen für unpraktisch und aussichtslos gehalten hatte[1]), richtete man natürlich, sobald man von diesen Plänen erfuhr, — und das war Ende 1845 — sein Augenmerk darauf, dass, wenn überhaupt einer der beiden deutschen Nordseehäfen für die zweite Linie gewählt würde, die Wahl auf Hamburg fallen möchte. Der Senat empfahl der amerikanischen Regierung seine Stadt und bot Erleichterungen an durch einen abzuschliessenden Postvertrag; den Verzicht auf den Schiffszoll, wie die Kommerzdeputation empfohlen hatte, anzubieten, wurde vom Senat für bedenklich gehalten.

---

[1]) Vergl. Augsburger Allg. Zeitung vom 8. Juni 1846, Beilage.

In Bremen aber ging man weiter[1]). Hier begnügte man sich nicht mit schriftlichen Anerbieten. Schon ehe jene amerikanische Akte erlassen, das Zustandekommen derselben aber mit Sicherheit vorauszusehen war, hatte Bremen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten angeknüpft und sich der eventuellen Geneigtheit der amerikanischen Regierung, auf die Bremer Wünsche einzugehen, versichert. Dann aber ging, um an Ort und Stelle die Verhandlungen zu führen, noch vor Abschluss des Jahres 1845 ein Bremischer Abgesandter in der Person Gevekoht's nach Amerika. Bereits im Februar 1846 schloss Bremen einen Postvertrag mit den Vereinigten Staaten; es war schon damals so gut wie sicher, dass Bremerhaven als der Endpunkt der transatlantischen Linie gewählt werden würde.

Als man im März 1846 in Hamburg erfuhr, dass Bremen wahrscheinlich den Sieg davongetragen habe, Hamburg aber kaum in Betracht gekommen sei, war die Bestürzung nicht gering. „Es muss sich," so meinte die Kommerzdeputation, „die Ueberzeugung befestigen, dass es hiebei um einen Wendepunkt, um eine Lebensfrage der kommerziellen Bedeutung unseres Platzes sich handelt." Ganz abgesehen von dem unberechenbaren moralischen Eindruck eines solchen Ereignisses fürchtete man, dass Bremen auf Kosten Hamburgs wichtige kommerzielle Vortheile sich aneignen werde.

Zunächst suchte man sich Klarheit zu verschaffen über die ganze Angelegenheit, um eventuell noch in den Vereinigten Staaten für Hamburg erfolgreich wirken zu können. Eine Kommission aus Mitgliedern des Senats und der Kommerzdeputation trat zusammen. Verhandlungen mit Preussen, Dänemark, Schweden und Russland, welche die Hamburgischen Bestrebungen unterstützen sollten, wurden in Erwägung gezogen; die Amerikaner sollten durch die Zusicherung der Erweiterung des Cuxhavener Hafens zur bequemeren Aufnahme der transatlantischen Dampfer und der Herstellung passender kleiner, schneller Dampfer zur Kommunikation für die Wahl Hamburgs bestimmt werden; ferner durch eine Postkonvention oder sonstige pekuniäre Subvention; endlich durch die Befreiung von allen Schiffsabgaben. Zugleich suchte man einen geeigneten Agenten, der persönlich die Sache in Amerika vertreten sollte.

Der Hamburgische Konsul Des Arts unterhandelte in New-York; er stellte den Amerikanern alle Vortheile, die Hamburg vor Bremen den Vorzug geben müssten, vor: die bessere Verbindung mit Berlin und dem

[1]) Vergl. hierüber Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, S. 61 ff.

Osten, die regelmässige, gute Verbindung mit England u. A. m. Auf der andern Seite schilderte er die Mängel Bremerhavens: die enge Schleuse; das alte, noch gültige Bremer Gesetz, welches jedes Feuer, und selbst das Kochen an Bord der Schiffe, also auch das Heizen der Dampfer, untersagte etc.

Doch kamen die Hamburgischen Bemühungen zu spät. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte sich bereits für Bremerhaven entschieden. „Nach der Elbe," so schrieb der hanseatische Generalkonsul Schuhmacher am 26. Februar, „lagen keine Propositionen vor, und zu gleichen Bedingungen würde auch die Weser vorgezogen sein, als in Bremerhaven einen besseren Anlegeplatz für die Dampfböte gewährend, welche bei einem Tiefgange von 16—18 Fuss nur ausnahmsweise bis an Ihre Stadt würden gelangen können, und in Cuxhaven während der Wintermonate nicht so unbedingte Sicherheit finden würden." Es mag dahingestellt bleiben, ob wirklich, wie Schuhmacher meinte, die Aussichten für Hamburg so gering waren. Jedenfalls machte man sich in Hamburg, und mit Recht, den Vorwurf, etwas versäumt zu haben; ein grosser Theil der Versäumniss war gewiss selbstverschuldet; wäre Ende 1845, wie seitens Bremens es geschah, eine geeignete Persönlichkeit nach Amerika gesandt, so wäre doch wohl die Wahl Hamburgs seitens der Amerikaner ernsthafter in Erwägung gezogen. Aber ein nicht geringer Theil der Schuld rubte ohne Zweifel auf der konsularischen Vertretung Hamburgs in den Vereinigten Staaten.

Diese Vertretung war schon seit geraumer Zeit ein Gegenstand der Sorge für die interessirten Kreise Hamburgs. Als eine oft getadelte Abnormität musste es gelten, dass in New-York, derjenigen Stadt der Vereinigten Staaten, mit der Hamburg die lebhafteste Verbindung hatte, bis dieses 1836 nur einen Vicekonsul unterhielt; erst auf die eindringliche Vorstellung einer Anzahl von Firmen im September 1836 wurde in New-York ein Konsul ernannt. Damit wurde aber die Vertretung der Interessen Hamburgs für die ganze grosse Republik nicht besser. Der Generalkonsul Buck hatte 1837 das Generalkonsulat für die Vereinigten Staaten abgeben müssen, doch behielt er den Titel bei; von regelmässiger Berichterstattung war aber nicht die Rede, und mit Recht klagten im November 1842 die Kommerzdeputirten, „dass die Hamburgischen Handelsinteressen in jenem für unsere kommerziellen Beziehungen so überaus wichtigen Lande durch Konsuln in den bedeutenden Häfen und namentlich auch durch einen Generalkonsul vertreten werden, dafür hat die Kommerzdeputation seit den letzten Jahren keinen andern Beweis als die Auf-

führung ihrer Namen im Staatskalender." Von der wichtigen Zolltarifveränderung vom Jahre 1841 erfuhr die Deputation erst durch Privatmittheilung. Und als nun endlich 1844 Hamburg den Bremischen Generalkonsul in Baltimore, Albert Schuhmacher, auch mit dem Hamburgischen Generalkonsulat versehen hatte, tauchte bald darnach die Angelegenheit der amerikanischen Dampferlinie auf, eine Angelegenheit, die derartig beschaffen war, dass eine besondere Vertretung Hamburgs höchst wünschenswerth, jedenfalls eine Vereinigung beider Vertretungen in einer Person sehr unthunlich und peinlich erscheinen musste. —

Weder über die Kongressakte vom 3. März 1845, noch die Aufforderung des Generalpostmeisters vom 4. Oktober, noch überhaupt über die ganze, doch Hamburg stark interessirende Angelegenheit erfuhr man amtlich und rechtzeitig in Hamburg ein Wort.

In den öffentlichen Tagesblättern Deutschlands aber wurde die ganze Frage kaum erwähnt[1]). Erst auf indirektem Wege, durch den nordamerikanischen Gesandten Wheaton in Berlin, erhielt die Kommerzdeputation im December Kunde von der für Hamburg so eminent wichtigen Sache. Nun wurde auch von Seiten des Senats an Schuhmacher geschrieben; die Antwort des Letzteren, vom 29. Januar 1846 datirt, enthält die erste officielle Aeusserung des Generalkonsuls an die Hamburgische Obrigkeit; kurz und bündig heisst es in diesem Briefe: „Bremischerseits hat man es nicht an Anstrengungen fehlen lassen, um womöglich den Vorzug zu erlangen; es wird Ihnen vermuthlich bekannt sein, dass hauptsächlich dieser Angelegenheit wegen ein Special-Bevollmächtigter des Senats nach Washington geschickt, und, wie ich aus einem Briefe des preussischen Chargé d'affaires an dessen Konsul hier, welcher mir gestern mitgetheilt wurde, ersehe, ist er nicht ohne Hoffnung, den Zweck seiner Mission zu erlangen." Dass diese Zeilen keinen sehr angenehmen Eindruck auf die massgebenden Kreise Hamburgs machten, ist erklärlich; ebenso ist es selbstverständlich, dass die officiellen Schritte, die Schuhmacher nunmehr im Hamburgischen Interesse zu unternehmen den Auftrag erhielt, ohne Erfolg bleiben mussten. Bremen hatte durch die rechtzeitige Kenntniss der Sache und die energische Ausnutzung dieses Vortheils einen wichtigen Erfolg errungen; in zweiter Linie war dieser der thätigen Unterstützung der zahlreichen Bremer Häuser in den Vereinigten Staaten, die grosses Interesse an der Herstellung einer Dampferlinie nach Bremen haben mussten, endlich auch des preussischen Gesandten

[1]) Vergl. den Artikel aus Bremen in der Augsb. Allg. Zeitung vom 22. März 1846, Beilage, der vielleicht aus Duckwitz' Feder stammt.

v. Gerold[1]) zu verdanken. Ganz aufgeklärt wird der Verlauf der Angelegenheit wohl erst in späterer Zeit werden.

Die amerikanische Regierung scheint durch die damals bei Weitem Hamburg überragende Bedeutung Bremens in der Auswandererbeförderung nach den Vereinigten Staaten und im Handel mit einem der Hauptprodukte dieses Landes, nämlich Tabak, zu der Wahl Bremerhavens bestimmt worden zu sein[2]); Hamburg erntete nun die Frucht früherer Versäumnisse und Fehler auf beiden Gebieten. —

Was nun die Bedeutung der getroffenen Entscheidung betrifft, so hat man dieselbe in Hamburg augenscheinlich vielfach überschätzt. Wenigstens rechtfertigte das Resultat der ganzen Unternehmung die Befürchtungen nicht, die man an dieselbe in Hamburg geknüpft hatte. Denn das, was thatsächlich zu Stande kam, die amerikanische Dampferlinie New-York—Bremerhaven, war doch nur eine sehr kümmerliche Schöpfung, und selbst für den Maassstab, den man in den 40er Jahren an transatlantische Dampferunternehmungen legte, recht bescheiden[3]). Die Konsuln Des Arts und Schmidt, wie auch George Parish, den die Kommerzdeputation im Frühjahr 1846 als Specialabgesandten nach Washington in Aussicht genommen hatte, der aber diese Mission seiner Geschäfte wegen nicht annehmen konnte, hatten schon auf die geringen Aussichten des Unternehmens hingewiesen. Mit grosser Mühe brachte man das nöthige Geld zusammen; 1847 kam endlich die Linie zu Stande, doch nur mit zwei Schiffen. Für zwei weitere Dampfer suchte die Gesellschaft vergeblich Kapital; auch in Deutschland war wenig Aussicht, das Fehlende aufzubringen. Da wurde in Hamburg — was schon früher der preussische Konsul in New-York, Schmidt, den Hamburgern gerathen hatte — angeregt, man solle in Gemeinschaft mit Bremen die beiden noch fehlenden Dampfer beschaffen, doch unter der Bedingung, dass die Fahrten abwechselnd nach Hamburg und Bremen gehen sollten. Auch hieraus wurde nichts. Es kam das Jahr 1848 dazwischen; nun blieb fürs Erste die Postdampferverbindung Deutschlands auf die beiden unter amerikanischer Flagge fahrenden Dampfer „Washington“ und „Hermann“ beschränkt.

---

[1]) Vergl. Allg. Zeitung a. a. O.

[2]) Das geht hervor aus dem Bericht des Committee on the post-office and post-roads vom Jahre 1846, abgedruckt in Hunt's Merchants Magazine, vol. XV. 56 ff.

[3]) Auch Duckwitz a. a. O. scheint mir die Bedeutung der Linie für Bremen zu überschätzen, wenn er meint, es sei ein Gegenstand, „der für Bremen die grossartigsten Folgen gehabt hat“. Die werthvollste, dauernde Errungenschaft, die Bremen durch die Dampferlinie zu Theil wurde, war meines Erachtens die Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven (vergl. Duckwitz S. 114).

Welche Wirkungen die Entstehung dieser ersten amerikanischen Dampferlinie Bremens auf die Hamburgische Rhederei nach einer anderen Richtung als Nordamerika gehabt, werden wir unten sehen. Im Uebrigen hat diese Linie für Hamburg und seine Rhederei mehr ein negatives Interesse; manche Lehren konnte Hamburg aus der Art, in der dies Unternehmen zu Stande kam, für die Zukunft ziehen.

Wir wenden uns zurück zu den Hamburgischen Schiffslinien nach Nordamerika. Von Mitte der 40er Jahre datirt eine bedeutende Ausdehnung derselben. Nicht ohne Einfluss hierauf ist die veränderte Zollpolitik der Vereinigten Staaten gewesen. Auf den stark prohibitiven Tarif von 1842 folgte der freihändlerische Tarif von 1846; das Exportgeschäft von Deutschland nach den Vereinigten Staaten erfuhr einen erfreulichen Aufschwung; von 2 343 060 Mark Banco im Jahre 1846 stieg der Werth der Ausfuhr aus Hamburg auf 3 814 990 Mark Banco im Jahre 1847. Besonders machte sich diese Zunahme bemerkbar in einem der ältesten und Hauptartikel der deutschen Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, den Glaswaaren aller Art. Dagegen erfuhr allerdings die Einfuhr in Deutschland, besonders in Folge der hohen Preise der amerikanischen Produkte und der durch Eisenbahnspekulationen zerrütteten europäischen Geldverhältnisse, eine nicht unbedeutende Abnahme. — Im Allgemeinen aber war die Konjunktur des amerikanischen Geschäfts, besonders wenn man noch die zunehmende Auswanderung in Betracht zieht, in der Mitte der 40er Jahre der Rhederei nicht ungünstig.

Die Sloman'sche Packetlinie nach New-York entwickelte sich demgemäss rüstig weiter; sie beschäftigte:

1845: 7 Schiffe (1096 Lasten),
1846: 8 „ (1233 Lasten),
1847: 9 „ (1528 Lasten).

Einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte der Hamburgischen regelmässigen Schiffahrtslinien bildet das Jahr 1848. Der Sloman-Linie trat nun eine zweite, regelmässige Fahrten unterhaltende Hamburgische Unternehmung zur Seite; es war die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft. Im Mai 1847 hatte sich diese Gesellschaft konstituirt. Die Anfänge derselben waren nichts weniger als vielversprechend. Kapital in maritimen Gründungen anzulegen, war man in damaliger Zeit sehr wenig geneigt; gar mancher Aktionär zeichnete seinen Beitrag mit sehr geringen Hoffnungen auf eine zu erzielende Rente und mehr in Erfüllung einer patriotischen Pflicht[1]). So kostete es nicht

[1]) Vgl. auch Börsenhalle 27. Mai 1872.

geringe Mühe, nachdem das bescheidene Stammkapital von 60 Aktien untergebracht, für weitere 20 Aktien Abnahme zu finden. Allmählich aber gewann das Publikum zu dem Unternehmen auch vom finanziellen Standpunkt aus Vertrauen; und die thatsächlichen Erfolge rechtfertigten dies Vertrauen vollkommen.

Am 15. Oktober 1848 trat das erste Schiff der HAPAG [1]), die „Deutschland", die erste Reise nach New-York an, die „Nordamerika" folgte am 10. November; diese beiden Schiffe und die „Rhein" und „Elbe", zusammen 776 Kommerzlasten, bilden den Stamm, auf dem die jetzige stolze Flotte der HAPAG sich entwickelt hat; der Gedanke, mit Dampfschiffen in die Fahrt einzutreten, lag der Gesellschaft zunächst noch fern [2]). Die erste Zeit des Bestehens der HAPAG war der Entwicklung nichts weniger als günstig; der deutsch-dänische Krieg, die zeitweilige Blokade der Elbe konnten nur hinderlich sein. Monatelang mussten in New-York deutsche Packet-Schiffe liegenbleiben; einige gingen als russisches Eigenthum unter russischer Flagge in See; trotz der Blokade aber trat am 21. April 1849 die „Deutschland" von Hamburg aus die Reise an.

In demselben Jahre 1848 bildete sich noch eine dritte Packetlinie nach Amerika, die „Nord- und Südamerikanische Schiffahrts-Gesellschaft"; diese mit 3 Schiffen (zusammen 485 Kommerzlasten), namentlich nach New-York und Texas fahrende und besonders für den Auswandererverkehr bestimmte Linie hat jedoch nur ein kurzes, ziemlich obskures Dasein geführt; im Jahre 1855 besass sie nur noch ein Packetschiff, die „Hamburg", dann verschwindet diese Gesellschaft.

War es Sloman's Verdienst gewesen, die erste Hamburg-Amerikanische Segelpacketfahrt einzurichten, war es diesem weitschauenden Mann zu verdanken, dass in Hamburg eine Dampferverbindung mit Hull und 1848 eine von englischem Einfluss und der „General Steam Navigation" unabhängige Dampferverbindung mit London errichtet wurde, so gelang es der Energie desselben Mannes, die erste transatlantische Dampfschiffahrtverbindung unter deutscher Flagge herzustellen. Im Jahre 1850 errichtete nämlich Sloman, der sich durch das Nichtzustandekommen seines Plans einer westindischen Linie nicht hatte

[1]) So kürze ich den langen Titel der Gesellschaft ab.

[2]) Die im Sommer 1847 von einem Herrn C. Hansen, der von dem hanseatischen Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen empfohlen war, angeregte Herstellung einer Dampferverbindung zwischen Glückstadt und New-York, zu der natürlich Hamburgisches Kapital herangezogen werden sollte, wurde von der Kommerzdeputation bald fallen gelassen.

entmuthigen lassen, neben seiner weiter bestehenden und blühenden Segelpacketlinie eine „Regelmässige Postdampfschiffahrt zwischen Hamburg und New-York“. Das neue Dampfschiff „Helena Sloman“ (257 Kommerzlasten) eröffnete am 28. Mai diese Linie und trat dann noch zweimal, zuletzt am 26. Oktober, die Reise von der Elbe aus an. Von dieser letzten Fahrt aber kam es nicht wieder; das erste deutsche transatlantische Dampfschiff ist noch in dem Jahre seines Auftretens auf dem Oceane den Elementen zum Opfer gefallen. Damit hörte diese aus Privatmitteln geschaffene Dampfer-Linie auf.

Es war diese Sloman'sche Dampferlinie nicht die einzige Dampferverbindung mit den Vereinigten Staaten, die Hamburg 1850 erhielt; eine englische Rhederei richtete vom April ab eine regelmässige Fahrt mit dem neuen grossen Dampfer „British Queen“ zwischen Hamburg und New-York ein.

Eine neue, kleinere Segelpacketlinie nach New-York, von den Herren Rübcke und Woellmer in Betrieb gesetzt, trat 1851 in Fahrt, zuerst mit 1 Schiff („Elise“), dann 2, 3 und 4 Schiffen.

Die Entwicklung der beiden grösseren Packetlinien nach Nordamerika bis 1855 wird durch folgende Zahlen beleuchtet:

	Sloman's Packetlinie		HAPAG	
	Kommerzlasten	Zahl d. Schiffe	Kommerzlasten	Zahl d. Schiffe
Jan. 1. 1848	1528	9	—	—
„ 1849	1318	8	605	3
„ 1850	1441	8	776	4
„ 1851	1184	7	776	4
„ 1852	1446	7	1052	5
„ 1853	2138	12	1052	5
„ 1854	2525	13	1289	6
„ 1855	2782	14	1289	6

Neben dem Waarenhandel dienten diese Linien besonders der Auswandererbeförderung, an der seit Ende der 40er Jahre Hamburg in hervorragendem Maasse Theil nahm. Die Gründung der HAPAG beruht wesentlich auf dem Gedanken, der Auswandererbeförderung eine geeignete, vertrauenswürdige[1]), regelmässige Vermittlung zu schaffen; in

[1]) Die HAPAG wandte sich im Juni 1848 an die Kommerzdeputation mit dem Ersuchen um eine Bescheinigung behufs Erlangung von Koncessionen für ihre Auswanderungs-Agenten in Bayern; die Deputation ertheilte diese Bescheinigung in folgender Form: „Auf den Wunsch der HAPAG und nach genommener Einsicht von deren Statuten und der Liste der Aktionäre derselben erklärt die unterzeichnete Deputation, dass ihr das beabsichtigte Unternehmen derselben wohl begründet und des Zutrauens würdig erscheine.“

einer Bekanntmachung der Gesellschaft aus dem Anfang des Jahres 1848 heisst es, sie wolle „einen Namen schaffen, der dem Auswanderer in seinen letzten Eindrücken vom Vaterlande als angenehme Rückerinnerung bleibt". Folgende Aufstellung zeigt, in welchem Umfang die HAPAG in den ersten Jahren ihres Bestehens an der Auswandererbeförderung Theil genommen:

	Gesammtauswanderung über Hamburg direkt nach Nordamerika (exkl. Kalifornien)	Ebendahin befördert von der HAPAG
im Jahre 1849	4 092	1424
„ 1850	6 193	1420
„ 1851	9 180	8448
„ 1852	17 394	4666
„ 1853	15 949	4950
„ 1854	25 365	9063

Ebenso betheiligte sich die Sloman'sche Linie lebhaft an diesem Geschäftzweig; Sloman, dem auch nach anderen Richtungen sich wendenden Auswandererstrom Rechnung tragend, dehnte Anfang der 50er Jahre seine Linien weiter aus, nämlich nach New-Orleans, Indianola und Galveston, wie auch nach Quebec[1]); vom Jahre 1854 an wurden diese Fahrten regelmässig eingehalten. Gelegentlich veranstaltete auch die HAPAG Fahrten nach New-Orleans und Galveston.

Immer mehr aber zeigte es sich, dass es für Hamburgs Handel eine Lebensfrage wurde, ob man auch hier, wie in England, energisch zur Dampfschiffs-Rhederei im transatlantischen Geschäft übergehen oder ob man andern Häfen mit der Dampfschiffahrt auch einen grossen Theil des Handels überlassen wollte. Die allgemeine Handels- und Schiffahrtsbewegung von Ende der 40er Jahre an wies deutlich auf die Nothwendigkeit einer transatlantischen Dampfschiffahrt auch für Hamburg hin. Von den Erfahrungen, die sich für Bremen und Deutschland aus der amerikanischen Postdampferlinie ergaben, ist nicht die unwichtigste die, dass sich dieser Linie mit Vorliebe die feineren Artikel zuwandten, während die gröberen Massenartikel den Segelschiffen verblieben. Das konnte Hamburg nicht verborgen bleiben und musste zur eigenen Initiative in dieser Richtung führen. Ferner kam in Betracht die wachsende Auswanderung über Hamburg, die Mitte der 50er Jahre einen Höhepunkt erreichte, und die Zunahme des Waarenhandels mit Amerika. Im Jahre 1848 betrug der Werth des Hamburgischen Waarenverkehrs mit den Ver-

[1]) Die Sloman'sche Linie nach Quebec wurde auch „Globuslinie" genannt.

einigten Staaten rund 12 Millionen Mark Banco, 1853 aber 24½ Millionen Mark Banco.

Ergab sich schon aus diesen Motiven und Ziffern die Nothwendigkeit einer regelmässigen Dampferlinie für Hamburg, so mahnten die Anstrengungen, die in andern Häfen dauernd gemacht wurden, um durch vermehrte und verbesserte Dampfschiffsverbindungen Auswanderung und Frachtverkehr an sich zu ziehen, dringend, hinter jenen nicht zurückzubleiben. Liverpool war in dieser Richtung unablässig thätig, Antwerpen arbeitete an der Herstellung einer Dampferlinie nach New-York, in Frankreich plante man die Errichtung oceanischer Dampfschiffslinien in grossem Style; selbst Bremen besass neben der unter amerikanischer Flagge fahrenden Postlinie seit 1853 die kleine Dampferlinie der Firma Fritze & Co., welche die beiden letzten Dampfer der deutschen Flotte angekauft hatte und dieselben nun zwischen Bremerhaven und New-York fahren liess.

Höchst wünschenswerth war es jedenfalls, dass endlich einmal eine grössere, deutsche, von fremdem Einfluss und Kapital unabhängige Dampferlinie geschaffen wurde. Sowohl im allgemeinen Interesse Deutschlands, als im besonderen der Tausende von deutschen Auswanderern wie der deutschen Industriellen lag die Gründung einer rein deutschen Dampferlinie, die von Deutschlands erstem Seehafen ausging; die Unzulänglichkeit der Bremer Linien wurde selbst in Bremen offen anerkannt [1]).

Bis zum Jahre 1853 scheint man, nach dem Unglück der „Helena Sloman", die Gründung einer eigenen transatlantischen Dampferlinie für aussichtslos gehalten zu haben. Das Jahr 1853 ist in der Geschichte der deutschen, namentlich Hamburgischen Rhederei überhaupt ein sehr wichtiges; es fand damals ein besonderer Aufschwung, eine bedeutende Vermehrung der Packetlinien statt; bedeutsam ist dies Jahr namentlich, da es den Wendepunkt im Uebergang zur transatlantischen Dampfschiffrhederei bildet.

Welche Einflüsse im Einzelnen thätig gewesen sind, um endlich die vielersehnte Wandlung herbeizuführen, muss zunächst dahingestellt bleiben. Ohne Zweifel bedurfte es nicht erst der wohlmeinenden Denkschriften des preussischen Gesandten in den Vereinigten Staaten, Herrn von Gerold, um den Hanseaten den Werth einer deutschen transatlantischen Linie klarzumachen. Aber es muss hier doch erwähnt werden, dass der genannte Diplomat im Anfang der 50er Jahre und noch im Frühjahr 1854, als in

[1]) Vergl. u. A. Bremer Handelsblatt vom 8. Jan., 5. Februar und 5. Nov. 1853.

Hamburg die Gründung der Dampferlinie schon beschlossene Sache war, seine Regierung mehrfach auf die Nothwendigkeit eines eigenen deutschen Dampferunternehmens hinwies und dabei die Hoffnung aussprach, „dass die dabei betheiligten deutschen Staaten vereint dahin wirken möchten, der bedrohenden Concurrenz des Auslandes gegenüber durch eine grossartige Dampfschiffsverbindung die Handelsgeschäfte Deutschlands und die deutsche Auswanderung nach Nordamerika in seinen eigenen Häfen möglichst zu concentriren und zu monopolisiren." Wie sich Gerold das Zustandekommen einer solchen Linie dachte, geht hervor aus einem von ihm am 29. Januar 1854 an seine Regierung gerichteten Bericht, in dem man liest: „Um aber im Interesse der Auswanderer und unserer Handelsbeziehungen zu den Vereinigten Staaten eine Dampfschiffsunternehmung mit einer dem Bedürfnisse entsprechenden Zahl von Schiffen ins Leben zu rufen, müssten nach meinem unmaassgeblichen Dafürhalten von den beiden Hansestädten im gemeinschaftlichen wohlverstandenen Interesse die Initiative ergriffen und die ersten Unterschriften zu dem nöthigen Kapital gemacht werden, wonach auch gewiss eine Theilnahme der mehr oder minder dabei betheiligten Regierungen und der Fabrikstädte zu erwarten stünde, besonders wenn von Seiten der Regierungen ein Theil der Interessen des zu verwendenden Kapitals garantirt würde, wie es zum Bau von Eisenbahnen zweckmässig erachtet ward. Die Schwierigkeiten, welche der Ausführung dieses Planes wegen der concurrirenden Interessen zwischen Hamburg und Bremen entgegenstehen möchten, müssten durch Vermittlung Preussens gehoben werden" etc.

Nun hat man sich in den Hansestädten und ihren kommerziellen Kreisen gegen Regierungseinflüsse und staatliche Monopolisirungsbestrebungen in Handelsangelegenheiten meist ablehnend verhalten; und die Kenntniss von solchen Plänen konnte höchstens die erfreuliche Folge haben, die Ausführung geplanter privater Unternehmungen zu beschleunigen. Es muss aber dahingestellt bleiben, ob diese Mahnungen Gerold's, über die durch den hanseatischen Geschäftsträger Rücker in Berlin nach Hamburg berichtet wurde, auf die privaten Entschliessungen hierselbst irgendwie eingewirkt haben. Von grösserem Einfluss sind vielleicht die Anregungen gewesen, die von zahlreichen industriellen Körperschaften des Binnenlandes damals in Bezug auf die Herstellung deutscher transatlantischer Dampferlinien ausgingen [1]).

Gehen wir nun zu der Sache selbst, der Gründung der neuen

[1]) Vergl. Jahresberichte der Handelskammer in Köln 1852 und 1854; in Elberfeld 1852; in Iserlohn 1851 u. a. m. (im Preuss. Handelsarchiv).

Dampferlinie, über. Bei diesem Ereigniss fand sogleich eine Konkurrenz statt, die aber glücklicherweise nur auf dem Papiere blieb. Sloman hatte, wie er in der Börsenhalle am 19. December 1853 anzeigte, auf eigene Rechnung ein neues Dampfschiff für die Fahrt nach New-York erbauen lassen und forderte nun zur Zeichnung von Aktien für ein zweites Schiff auf. Dagegen beantragte am Tage darauf, am 20. December, die HAPAG bei der Generalversammlung ihrer Aktionäre die Erweiterung der New-Yorker Linie durch den Bau von zwei grossen Schraubendampfern; nach einer Erwähnung der Konkurrenz Bremens, Antwerpens und Englands wurde in dem Antrag darauf hingewiesen: „Zu lange schon ist Hamburg hinter solcher Entwickelung kommerzieller Thatkraft zurückgeblieben, und unsere Compagnie scheint uns vor Allen berufen, hierin für Deutschlands erste Handelsstadt die Initiative zu ergreifen.“ Der Antrag wurde angenommen und am 3. Januar 1854 bestätigt. Aus dem drohenden Konkurrenzkampf mit Sloman wurde nichts, da dieser, trotz der noch im Februar 1854 in der Börsenhalle gegebenen gegentheiligen Erklärung, von seinem Plan der Errichtung einer eigenen Dampferlinie nach New-York nunmehr Abstand nahm, was sicherlich dem Interesse aller Betheiligten entsprach.

Im Jahre 1856 traten die beiden ersten Dampfer der HAPAG, nachdem sie 1855 als Transportschiffe während des Krieges im Orient lohnende Beschäftigung gefunden, zuerst ihre Packetfahrten nach New-York an; am 1. Juni lief in dieser Fahrt die „Borussia“ zuerst von der Elbe aus.

Die ersten Jahre nach der Errichtung der Dampferlinie waren für die HAPAG nichts weniger als günstig. Aeussere Unfälle lichteten die Flotte der Gesellschaft. Auch erhob sich sogleich mit Bremen eine scharfe Konkurrenz. Die alte amerikanische Linie der „Ocean Steamship Company“ ging allerdings 1857 ein; dafür wurde bald nach der Gründung der Hamburger Dampferlinie der Norddeutsche Lloyd errichtet; im Juni 1858 eröffnete er, doch zunächst nur mit drei Dampfern, seine Fahrten. Bei dem für beide Gesellschaften gemeinsamen Interesse, im Kampfe gegen die fremde Konkurrenz die Kräfte zu vereinigen und sich gegenseitig zu ergänzen, wäre es wünschenswerth gewesen, wenn beide sich über gewisse Punkte in dieser Richtung verständigten; es musste dann für beide Linien eine Leichtigkeit sein, die Konkurrenz der Vanderbilt-Linie, die noch zwischen Bremen und New-York fuhr, bald aus dem Felde zu schlagen. Statt dessen hatte man in New-York Jahre lang nicht selten das merkwürdige Schauspiel, dass an einem und demselben Tage sowohl ein Hamburger wie auch ein Bremer Dampfer nach Deutschland abging, dann aber eine vierzehntägige Pause folgte, in der nach keinem dieser Häfen

ein Dampfer ausklarirte. Diesem Zustand, der von der deutschen und amerikanischen Geschäftswelt sehr unangenehm empfunden wurde, lag der Umstand zu Grunde, dass für die Hamburger Linie von Beginn an der 1. und 15. jeden Monats als Abgangstage von Hamburg festgesetzt waren, während der Norddeutsche Lloyd an jedem zweiten Sonnabend seine Schiffe expedirte; hieraus musste sich naturgemäss der erwähnte Missstand oft ergeben. Die Leitung der Hamburger Linie, sich dieses Uebelstandes und seiner Folgen wohl bewusst, that den ersten Schritt, um ihm abzuhelfen, und trat mit der Bremer Linie in Unterhandlungen. Da letztere Linie aber ihres Postkontraktes mit den Vereinigten Staaten wegen nicht einseitig ihre Abgangstage ändern konnte, nahm auch die Hamburger Rhederei, die sich des Genusses der Subvention aus dem amerikanischen Postsäckel nicht erfreute, nicht Veranlassung, von ihren dem Publikum sehr bequemen Abfahrtstagen, die mehrere Jahre, bevor Norddeutsche Lloyddampfer auf dem Wasser waren, eingehalten waren, abzugehen. So blieb dieser Zustand bestehen, bis im Jahr 1861 auch die HAPAG, deren Schiffe wegen der hervorragenden Schnelligkeit der Reisen und Pünktlichkeit der Expeditionen schon damals wohlverdienten Ruf genossen, nicht am wenigsten durch die eifrigen Bemühungen des Hamburgischen Konsuls Kunhardt in New-York im Verein mit denen der beiden Bremischen Vertreter, des Generalkonsuls Schuhmacher und des Ministerresidenten Schleiden, die europäische Post von den Vereinigten Staaten erhielt und nun ihre Abfahrtstermine auch auf jeden zweiten Sonnabend setzte.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, die zahlreichen Verdienste des HAPAG um den Hamburgischen Handel auseinander zu setzen; wie eng jene Gesellschaft und die Entwickelung des Hamburgischen Handels mit einander verknüpft sind, das wird aus dem Folgenden auch ohne besondere Erwähnung hervorgehen. Hier möge nur darauf hingewiesen werden, dass der bedeutende Aufschwung, den der Handel Hamburgs mit den Vereinigten Staaten seit Ende der 50er Jahre nahm, mit der HAPAG und ihrer neuen Dampferlinie ohne Zweifel in ursächlichem Verhältniss steht [1]).

[1]) Das wurde auch amerikanischerseits anerkannt; so äusserte sich der amerikanische Konsul in Hamburg im August 1860 über die Zunahme des Hamburg-Amerikanischen Handels, die für 1859 gegen 1858 etwa 40 Procent betrug: „This is principally owing to the successful and regular trips of the Hamburg and New York steamers, which leave here every fortnight for New York loaded with goods, and carrying, on an average, from 300 to 350 passengers. During a residence of 9 years, I have had opportunity of noticing with great interest the various movements of trade and emigration to the U. St. of A., and I wish, I could only impress the great importance of encouraging, by all means, in the power of the Government of the U. St.

Eine wichtige Reform in den Hamburgischen Handelseinrichtungen, die hier nicht unberührt bleiben darf, weil sie zum Theil den Dampfern der HAPAG zu verdanken ist, war die im Jahre 1856 endlich erfolgte Aufhebung des Eingangszolles auf Baumwolle. Schon vielfach hatte die Kommerzdeputation auf die Nothwendigkeit dieser Maassregel hingewiesen, auf das Missverhältniss aufmerksam gemacht, in dem Hamburgs kommerzielle Bedeutung mit seinem Antheil am Baumwollhandel stehe [1]; als die Deputation im Februar 1854 sich desshalb wieder an den Senat wandte, begründete sie ihr Gesuch u. A. auch damit, „dass es bei der Zunahme unserer Rhederei, namentlich auch in Betracht der projektirten Dampfschiffahrtslinie nach den Vereinigten Staaten und der noch immer im Steigen begriffenen Wichtigkeit der Auswandererbeförderung, von grosser Bedeutung sein muss, unserem Platze soviel wie möglich die direkte Importation eines so voluminösen Artikels wie Baumwolle zuzuwenden." Die Zollverordnung vom 22. December 1856 hob dann diesen Zoll auf, nachdem bereits am 1. Januar 1855 den bisherigen Missbräuchen beim Baumwollhandel durch neue Usancen der Boden entzogen war. Es ist im Interesse des Hamburgischen Handels zu beklagen, dass die ja auch in Hamburg schon lange vorher herrschende Ueberzeugung von der Abhängigkeit eines blühenden nordamerikanischen Geschäftes von den beiden Faktoren Baumwolle und Auswanderung sich erst so spät in Thaten umsetzte.

Die Dampfer der HAPAG wurden vorzugsweise in der New-Yorker Linie verwandt, während die Segelschiffe auf Quebec und New-Orleans fuhren; von 1863 an wurde die canadische Linie ganz aufgegeben, nachdem die Fahrten auf New-Orleans schon 1861 eingestellt waren. Daneben blieben Sloman's 14tägige Fahrten, wie diejenigen nach Quebec, New-Orleans und Galveston, letztere aber nicht ganz regelmässig, in Betrieb.

Nachdem die Folgen der Krisis von 1857 überwunden, stieg die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg von 12 628 040 Bco. ℳ in 1859 auf 16 196 110 Bco. ℳ in 1861, und der Export aus Hamburg nach den Vereinigten Staaten von 3 713 000 Dollars in 1857/58 auf 8 072 000 Dollars in 1858/59. Zu diesem Aufschwung des Waarenverkehrs kam der stetige

---

of A., a regular communication direct with Germany. The Hamburg steamers bring over, every fortnight, some 250 passengers, of which some 30 are first class, 100 are second, and the balance in the steerage. These generally spread themselves over Germany, and do more for the cause of emigration und German trade than all the subsidized steamers plying to Europe" etc. (Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30. 1860, S. 355.)

[1] Vergl. auch Bremer Handelsblatt vom 8. Januar 1853 den Artikel: „Baumwollmärkte in Bremen und Hamburg".

Auswandererstrom, um den Schiffen der regelmässig zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg verkehrenden Linien Beschäftigung zu geben. An Passagieren und Auswanderern beförderte die HAPAG:

1860: 12 879 Personen
1862: 11 093 „
1863: 15 160 „
1864: 16 373 „

Der Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten konnte dem allgemeinen Handelsverkehr mit Hamburg und der HAPAG nur wenig Abbruch thun. Im ersten Kriegsjahre (1861) wurden zum ersten Male auch im Winter 14 tägige regelmässige Reisen unternommen. Die Verschiffungen von Kriegsmaterial nach Amerika kamen der Gesellschaft mehrfach, namentlich 1861, zu Statten; auch wurde die Konkurrenz zeitweise durch das Verschwinden der Bremer Vanderbilt-Linie, deren Fahrzeuge in den amerikanischen Kriegstransportdienst eingereiht wurden, gemildert. Während das Jahr 1862 das günstigste Jahr seit Gründung der Gesellschaft war, war in dieser Kriegszeit das Jahr 1864 das ungünstigste; in der ersten Hälfte dieses Jahres wurde die Hamburgische Flagge in Folge des dänischen Krieges als nicht neutral und daher gefährdet angesehen. Namentlich litt damals der Exporthandel nach den Vereinigten Staaten; im Herbst 1864 mussten die Schiffe der HAPAG mehrfach Eisen für Schiffsrechnung als Ballast in Ausfracht nehmen. Dagegen war das Jahr 1865 das günstigste, das die HAPAG je gehabt hatte. Der Friede in Amerika hatte sogleich einen ungeheuren Geschäftsaufschwung zur Folge; der Werth der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg stieg von 13 883 170 Mark Banco im Jahre 1865 auf 20 777 000 Mark Banco in 1866; in Folge dessen konnte die HAPAG in diesem letzteren Jahre zuerst regelmässig wöchentliche Fahrten einrichten.

Doch war sogleich 1865 eine neue amerikanische Konkurrenzlinie von Bremerhaven aus entstanden. Auch war der prohibitive Zolltarif der Vereinigten Staaten, der in den 60er Jahren viele Erhöhungen erfuhr, der Einfuhr aus Europa und damit der Rhederei sehr hinderlich.

Im Jahre 1867 vollendete die HAPAG endgültig den seit längerer Zeit eingeleiteten völligen Uebergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt, indem sie ihr letztes Segelschiff „Diana“ verkaufte. Bedeutsam ist dieses Jahr aber namentlich durch die Einrichtung einer Dampfer-Linie nach New-Orleans, die während der Wintersaison den dann in der New-Yorker Fahrt entbehrlichen Dampfern eine lohnende Beschäftigung bot. Doch hat diese Linie nicht den Erwartungen entsprochen, die man an sie

geknüpft; wir kommen unten bei der Besprechung der westindischen Linien darauf zurück.

Nachdem die HAPAG Ende 1868 ihren mit vielen Unbequemlichkeiten verknüpften Postkontrakt mit Grossbritannien aufgegeben, liefen nunmehr die Dampfer auf der Ausreise nicht mehr Southampton, sondern Havre an, auf der Rückreise aber Plymouth und Cherbourg; beides war für die allgemeinen Zwecke der Hamburger Linie ein Gewinn. In der englischen Kaufmannschaft aber empfand man diese Aenderung sehr schmerzlich; die Beförderung der Post mit den hervorragend schnelle Reisen zurücklegenden Hamburger Dampfern galt als ein Vorzug. Aus dem Jahresbericht des amerikanischen Generalpostmeisters für das Jahr 1868/69 erhellt, welche Stellung Ende der 60er Jahre die Hamburger Linie in der Beförderung der Post von Amerika nach Europa eingenommen; es nahm in diesem Jahre ein für diese Post:

die HAPAG für 52 Tonnen New-York - Southampton bezw. Plymouth	103 839 $
der Nordd. Lloyd für 52 Tonnen New-York - Southampton bezw. Plymouth	80 432 $
die Inman-Linie, New-York - Queenstown, 52 Tonnen	74 563 $
die Cunardlinie, New-York - Queenstown, 52 Tonnen	71 578 $
die Canada-Linie nach Liverpool 52 Tonnen	5 750 $

Die HAPAG stand also damals an der Spitze dieser Postlinien.

Während nach dem Kriege von 1870/71 dem lange empfundenen Bedürfniss nach Dampferverbindungen mit Süd- und Mittelamerika, mit Ostasien und dem Mittelmeer endlich Genüge geschah, war hinsichtlich der Verbindung mit Nordamerika die HAPAG in der Lage, dem Publikum ein seit Langem erprobtes und bewährtes Institut darbieten zu können. Auch den erhöhten Ansprüchen, die in Folge des wirthschaftlichen Aufschwunges der ersten 70er Jahre an ein Unternehmen, wie die Hamburg-New-Yorker Linie war, herantreten mussten, konnte sie bei zeitgemässen Reformen vollauf genügen. Dieser Ansicht waren aber nicht alle Interessenten in Hamburg. Im Einklang mit der allgemeinen Ueberschätzung des thatsächlichen und erwarteten wirthschaftlichen Aufschwungs überschätzte man auch den Einfluss, den jener auf die deutsch-amerikanischen Beziehungen haben würde; sodann glaubte man in Anbetracht der bekannten, an sich ja rühmenswerthen Vorsicht, welche die Leitung der HAPAG bisher bewiesen, dass diese mit den wachsenden Ansprüchen des Publikums nicht genügend Schritt halten konnte, und dass desshalb eine zweite derartige Linie nicht nur im Interesse des

Hamburgischen Handels, sondern auch in dem des reisenden Publikums liegen werde. Aus diesen Gedanken heraus wurde im Januar 1872 die „Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Atlantic“ in Hamburg gegründet mit dem ausdrücklich angegebenen Zweck, eine vermehrte Verbindung Hamburgs mit den Vereinigten Staaten, namentlich mit New-York, herzustellen. Kaum war das Projekt dieser Linie in den Zeitungen veröffentlicht, da erschien am Horizont das Gespenst einer dritten Linie Hamburg-New-York, die sich den Namen „Hamburger Lloyd“ beilegen wollte. Noch ehe diese Linie aber „gegründet“ war, fand eine Fusion beider Projekte statt und aus ihr ging hervor die „Transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, die sich später Adler-Linie nannte.

Hatte man seitens der Gründer dieser Linie auf einen vermehrten Verkehr mit Nordamerika gerechnet, so fand ein solcher Aufschwung in der That statt. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg stieg von etwa 40 Millionen Mark im Jahre 1870 auf 58 Millionen im Jahre 1871, 79 Millionen 1872. Auch die Auswanderung nahm zu, namentlich 1872; 1871 wurden von Hamburg nach den Vereinigten Staaten direkt befördert 31 625 Personen, 1872: 46 703. Aber dieser unleugbare Aufschwung beschränkte sich doch im Wesentlichen auf die Jahre 1872 und 1873, und er kam, was den nordamerikanischen Verkehr und die Rhederei betrifft, ganz besonders der HAPAG und ihrer bewährten Flotte zu Gute. Als im September 1873 das erste Schiff der Adlerlinie, der „Goethe“, über den Ocean ging, war die Hochfluth der Verkehrszunahme bereits dahin. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten stieg allerdings auch noch 1874, dann nahm sie konstant ab; die Auswanderung aber, der wichtigste Faktor für das Bestehen der nordatlantischen Linien, machte mit dem allgemeinen wirthschaftlichen Niedergang bedeutende Rückschritte und sank von 26 440 Personen in 1874 auf 18 889 in 1875. Natürlich litten beide Linien, die ältere und die junge, unter der gegenseitigen Konkurrenz, und es ist vielleicht als ein Glück bei allem Elend zu betrachten, dass mannigfache elementare Schicksalsschläge die Adlerlinie derartig schwächten, dass sie im Frühjahr 1875 einen Fusionsvertrag mit der HAPAG einging.

Nun war die letztere Gesellschaft wieder die einzige, Hamburg in regelmässiger Fahrt mit Nordamerika verbindende Linie; sie blieb es bis zum Jahre 1881. Die Entwicklung seit dieser Zeit zu schildern, kann hier nicht unsere Aufgabe sein.

2. Westindien, Mexiko, Centralamerika etc.

In demselben Jahre 1846, in dem Bremen durch die von der amerikanischen Regierung eingerichtete Linie die erste transatlantische Dampferverbindung zugesichert erhielt, und offenbar in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang mit letzterem Unternehmen [1]), wurde in Hamburg der Plan zu einer direkten Dampferverbindung mit Westindien entworfen. Dies Projekt ging von dem unermüdlichen Rheder Robert M. Sloman aus.

Als einige Jahre früher das Unternehmen einer Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Hull erörtert wurde, fand dieser Plan der ersten Hamburgischen Seedampferlinie zahlreiche abrathende, verurtheilende Gegner; als eine offenbare Schwindelei bezeichnet, sollte ein solches Wagniss, so drückte man sich aus, bald dem völligen Ruin anheimfallen. Nun hatte man sich schnell von der hohen kommerziellen Bedeutung und der finanziellen Leistungsfähigkeit einer solchen gut geleiteten und solide fundirten Rhederei überzeugt. Als desshalb Sloman in dem genannten Jahre die Errichtung einer Dampferlinie nach Westindien dem Publikum und der Geschäftswelt empfahl, war man im Allgemeinen nicht mehr so skeptisch. Eine direkte Dampferlinie nach Westindien wäre ohne Zweifel für Hamburg sehr wichtig gewesen. Die Einfuhr aus Westindien, Mexiko und Venezuela nach Hamburg hatte 1845 einen Werth von etwa 13½ Millionen, die Ausfuhr nach dort etwa 10½ Millionen Mark Banco. Auch dann, wenn eine solche Linie nur nach dem Mittelpunkt des westindischen Handels, nach St. Thomas, gegangen wäre, hätte sie für den gesammten Handel Deutschlands mit allen diesen Ländern ungeheuren Werth gehabt. „Unsere wichtigen Verbindungen mit Westindien und Central-Amerika," so heisst es in Sloman's Aufruf, „unsere Stellung zu ganz Deutschland und allen nördlichen Staaten des Continents, unsere Bedeutsamkeit überhaupt, erfordert, dass wir in solchen Unternehmungen mit der Zeit fortschreiten; dass wir nicht erst dann dazu greifen, wenn alle Andern uns vorausgegangen und sich die besten Vortheile gesichert haben, dass wir vielmehr uns gleich zu diesem wichtigen Geschäft entschliessen und dass wir, wenn möglich, Frankreich und Amerika vorangehend, nach England die nächsten sein werden, welche mit transatlantischen Dampfschiffen auftreten."

Nach Sloman's Projekt sollte alle 14 Tage ein Dampfer über

[1]) Vergl. Augsb. Allg. Zeitung vom 8. Juni 1846, Beilage.

Southampton, den Ausgangshafen der englisch-westindischen Dampfer, nach St. Thomas gehen. Eine weitere Ausdehnung der Linie, etwa nach Veracruz und La Guayra, plante Sloman zunächst nicht, da von St. Thomas aus nach diesen und den übrigen westindischen Häfen eine lebhafte Schiffahrt stattfand. Ausserdem waren die Schiffahrts- und Zollgesetze der europäischen Besitzungen in Westindien dem Schiffahrtsverkehr fremder Nationen in jenen Gewässern damals noch so hinderlich, dass schon aus diesem Grunde man sich auf den Freihafen St. Thomas beschränken musste. Aber diese Beschränkung, die nun einmal in den Verhältnissen begründet lag, musste zugleich die Aussichten auf Erfolg des Projektes sehr unsicher erscheinen lassen. So vernünftig der Gedanke an sich war, so war er doch verfrüht. Zur Ausführung kam der Plan nicht.

Auch als im Sommer 1847 innerhalb der Kommerzdeputation, „namentlich in Betracht des bedeutenden moralischen Einflusses, den die jetzt zur Ausführung gekommene Dampfschiffahrt zwischen New-York und Bremerhaven äussere“, wieder der Plan einer Linie nach Westindien angeregt wurde und die Deputation die Thunlichkeit eines solchen Unternehmens in Erwägung zog, wurde nichts weiter daraus.

Ueberhaupt sollte Hamburg, ebensowenig wie hinsichtlich der Verbindung mit Nordamerika und Brasilien, in seinen regelmässigen Schiffahrtsverbindungen mit Westindien die Stufe der Segelpacketfahrt überspringen; in der Entwicklung des Hamburgischen Handels und Verkehrs geht, wie man durch Jahrhunderte verfolgen kann, Alles langsam und sicher; ein wirthschaftliches Stadium nach dem andern wird mit Vorsicht und gründlicher Ausnutzung aller Erfahrungen durchmessen. Wohl sucht die vorgeschrittene Intelligenz gelegentlich das Rad zu etwas schnellerer Bewegung zu bringen, so Sloman hinsichtlich der westindischen Dampferlinie, Sturz bald nachher im brasilianischen Verkehr. Aber ohne Erfolg. Solche Versuche scheiterten an der Solidität und Bedächtigkeit des Hamburger Kaufmannsstandes. Und gewiss liegt für einen so komplicirten Organismus, wie der Handel ist, eine ruhige, konstante, alle Phasen des wirthschaftlichen Wachsthums durchlaufende Entwicklung im Interesse des gesunden Gedeihens aller mitwirkenden Faktoren.

Die erste regelmässige Segelpacketfahrt von Hamburg nach dem mittleren Amerika wurde nicht nach dem insularen Westindien eingerichtet, sondern nach Venezuela; im Jahre 1855 begann die „Regelmässige Packet- und Passagierfahrt nach La Guyara und Puerto Cabello“ unter der Direktion von H. H. Eggers; der „Flying Dutchman“

war das erste im März dieses Jahres expedirte Schiff. Bis zum Jahre 1863 sind diese Expeditionen regelmässig eingehalten worden.

Für den Verkehr mit Mexiko brachte das Jahr 1857 die lange entbehrte regelmässige Verbindung. Die übliche Zwillingsgeburt förderte im Februar dieses Jahres zwei „Regelmässige Packetfahrten nach Veracruz" zu Tage; die erste ist die von Wm. Pollitz und E. B. Crasemann (Makler: Bolten) gegründete „Regelmässige Packetfahrt zwischen Hamburg und Veracruz"; diese Linie wurde zunächst mit gecharterten, dann von 1858 an mit eigenen Packetschiffen befahren; 1858 waren es 2 Schiffe, 1859: 4 (426 Kommerzlasten), 1864: 6 (689 Kommerzlasten). Doch wurden auch Extraschiffe eingestellt. Die andere Linie war die „Hamburg-Mexikanische Packetfahrt", gegründet von H. W. de la Camp und H. Jochheim. Während letztere Linie bis 1875 in regelmässigem Betrieb blieb, dann aber einging, besteht die erstere, wenn auch nicht mehr in ganz regelmässiger Fahrt, noch heute. Im Hinblick auf diese beiden Segelpacketlinien und den durch sie neubelebten Hamburgisch-mexikanischen Verkehr war es als ein grosses Glück zu betrachten, dass gerade damals der projektirte Traktat zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko, der letzteres Land in merkantile Abhängigkeit von der grossen Schwesterrepublik gebracht haben würde, scheiterte; mit Genugthuung konnte desshalb der Hamburgische Konsul in Veracruz hiervon nach Hamburg Kunde geben.

In demselben Jahre 1857 eröffnete sich die erfreuliche Aussicht auf eine weitere Ausdehnung der regelmässigen Seeverbindungen Hamburgs nach Westindien. Schon seit Jahrzehnten empfand man es nicht nur in Hamburg, sondern bei allen andern schiffahrttreibenden Nationen drückend, dass im Verkehr mit den spanischen Kolonien die spanische Flagge eine ganz bedeutende Bevorzugung vor den Flaggen aller anderen Völker genoss; diese Bevorzugung hatte die natürliche Folge, dass im auswärtigen Handelsverkehr der spanischen Kolonien die spanische Flagge bei Weitem den Hauptantheil hatte. In Betreff der wichtigsten spanischen Besitzung, Cuba, wurde diese Thatsache seitens der nichtspanischen Rheder am schmerzlichsten empfunden.

Bereits 1834, bald nachdem jene Begünstigung der spanischen Flagge gesetzlich eingeführt war, hatte man in Hamburg bittere Klagen über dies Vorgehen Spaniens erhoben. Die Benachtheiligung, die durch dasselbe der Hamburgischen Rhederei erwuchs, lag auf der Hand. „Bey den mancherley Schwierigkeiten, womit die Hamb. Rhederey schon seit längerer Zeit in den europäischen Gewässern zu kämpfen hatte," heisst es in einer

von der Kommerzdeputation an den Senat im December 1834 gerichteten Vorstellung, „war es erfreulich zu sehen, dass dieselbe in den Häfen Alt-Spaniens und seiner Colonien die Concurrenz mit allen anderen Flaggen glücklich bestand, es wurden fortwährend viele Hamburgische Schiffe zur Fahrt nach den nördlichen und südlichen Häfen Spaniens und nach der Havannah und Matanzas benutzt. Dieses glückliche Verhältniss, wovon das Bestehen unserer Rhederey theilweise abhängig ist, hat leider seit einiger Zeit ganz aufgehört etc. — Noch ganz kürzlich segelten das spanische Schiff „Hermosa Herbaniere" und die dänische Brigg „Fortuna", beide von gleicher Grösse, die Elbe hinunter, um nach der Havannah zu gehen; das erstere Schiff mache 5500 span. Dollars Fracht, das andere nur 180 Dollars". Dass ein solches Verhältniss der Hamburgischen Rhederei die Fahrt nach Cuba, mit dem Hamburg im Uebrigen in so lebhaften Beziehungen stand, verleiden musste, war natürlich und lässt sich in Zahlen ausdrücken.

Es gingen von Hamburg ab nach Cuba:

1850 : 23	Schiffe,	davon	4	Hamburgische,	13	spanische
1851 : 21	„	„	4	„	12	„
1852 : 22	„	„	3	„	14	„
1853 : 26	„	„	1	„	23	„
1854 : 24	„	„	2	„	20	„
1855 : 16	„	„	1	„	14	„
1856 : 20	„	„	2	„	15	„

Von einer regelmässigen Packetlinie unter Hamburgischer Flagge konnte unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Als aber der schon früher bedeutende Handelsverkehr Hamburgs mit Cuba Mitte der 50er Jahre einen ganz hervorragenden Aufschwung erhielt und allein die Einfuhr von Cuba nach Hamburg von 6 Millionen Mark Banco in 1852 auf 8½ Millionen in 1854 und 11 Millionen in 1856 stieg, wurde im Jahre 1857 das Projekt einer regelmässigen Dampferlinie Hamburg-Havanna aufgestellt. Dieses Projekt ging hervor aus der Initiative einiger Handelshäuser in Santander, durch die ein grosser Theil des erforderlichen Kapitals bereits in Spanien aufgebracht war. Die Linie sollte Southampton und Santander anlaufen und natürlich unter spanischer Flagge fahren. Für Hamburg bestand der besondere Werth einer solchen Linie nicht allein in der Herstellung einer Dampferverbindung mit einem so bedeutenden Platz wie Havanna, sondern namentlich darin, dass dadurch Hamburg der Mittelpunkt des cubanischen Handels in ganz Nordeuropa werden musste; denn weder Havre, noch Antwerpen, noch sonst ein nordeuropäischer Hafen,

stand in direkter Dampferverbindung mit Cuba. Es schien hierdurch auch die Ertragsfähigkeit des geplanten Unternehmens gesichert, da die französischen und schweizer Luxuswaaren ebenso wie die englischen Manufakturen der Linie zufliessen mussten. Auch verbürgte das Anlaufen von Santander, von welchem Hafen nach Havanna jährlich etwa 25000 Fass Mehl exportirt worden und mehrere Tausend Auswanderer transportirt wurden, eine weitere Verbesserung der Frachten.

Dies Projekt, das in Hamburg von der Firma Fr. Heeren & Co. und dem Makler A. Bolten (später R. M. Sloman jr.) vertreten wurde, ist dann thatsächlich ins Leben getreten; im Mai 1859 eröffnete das spanische Dampfschiff „La Cubana" die Fahrten. Bis 1863 sind dieselben von dem genannten Dampfer und der „La Montanesa", doch mit nicht sehr grosser Pünktlichkeit und Regelmässigkeit [1]), aufrecht erhalten; 1864 wurden sie unterbrochen und sind seitdem nicht wieder regelmässig aufgenommen worden. Klanglos verschwand dieses Unternehmen aus dem Hamburgischen Schiffsverkehr; es hatte die Erwartungen, die man ihm entgegengebracht, nicht erfüllt. Der direkte Handel mit Cuba nahm damals nicht nur nicht zu, sondern geradezu ab; unsere Statistik giebt uns leider über die Ausfuhren keine Auskunft; es ist aber anzunehmen, dass die mangelhaften Ausfrachten jener Unternehmung den Boden unter den Füssen fortzogen.

Die Blüthezeit der wirklich ins Leben getretenen und geplanten Gründungen regelmässiger Schiffahrtslinien von Hamburg nach Westindien sind die 60er Jahre. Zunächst wurde mit den westlichen Häfen Venezuela's und denen Kolumbiens am Karibischen Meer direkte regelmässige Verbindung hergestellt. Der Handel dieser Küste war früher nahezu gänzlich abhängig von St. Thomas, La Guayra und Curaçao; allmählich entwickelte er sich zu einer gewissen Selbständigkeit; namentlich mit Liverpool entstand ein reger Verkehr, und auch die Hamburger Schiffe, die nach Maracaibo bestimmt waren, liefen meist zur Vervollständigung ihrer Ladungen Liverpool an. Im Jahre 1860 entschloss sich nun die Hamburger Firma A. F. Woldsen, eine regelmässige Schiffahrt zwischen Maracaibo und Hamburg herzustellen; der Schooner „Mariquinha" wurde in dieser Fahrt regelmässig beschäftigt. Bei dem beschränkten Waarenimport von Deutschland nach Kolumbien war dies an sich so verdienstvolle Unternehmen nicht ohne Schwierigkeiten. Im Frühjahr 1864 wurde dasselbe

[1]) Im April 1860 schrieb der Konsul in Havanna: „Die direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Havanna scheint nachgerade etwas mehr Regelmässigkeit zu erlangen, ohne welche der Verkehr zwischen den beiden Plätzen gewiss keinen besonders grossen Aufschwung dadurch erhalten kann."

ausgedehnt zu einer „Regelmässigen Packetfahrt nach Curaçao und Maracaibo", in der nun nicht nur das genannte Schiff, sondern auch andere Fahrzeuge segelten; später wurde auch St. Thomas in diese Fahrten, die bis zum Jahre 1869 eingehalten wurden, aufgenommen. Ebenso lange blieb die im Jahre 1869 eröffnete „Regelmässige Packetfahrt zwischen Hamburg und Sabanilla" in Betrieb; die in dieser Linie fahrenden Schiffe liefen Grimsby an; gelegentlich wurden auch die übrigen Häfen des nördlichen Kolumbiens, Santa Marta und Colon, berührt.

Hier möge auch die im Jahre 1872 begründete „Regelmässige Packetschiffahrt nach Curaçao und Maracaibo" erwähnt werden, deren Befrachter C. J. Riedel war; sie ging bereits 1874 ein.

Alle diese Segellinien, die als solche gewiss sehr gute Dienste leisteten, konnten aber eine Dampferlinie nicht entbehrlich machen. Von dieser Ueberzeugung war man in den Hamburgischen Interessentenkreisen wohl durchdrungen. Namentlich für den regen Handel mit Veracruz zeigte sich eine deutsche Dampferverbindung als dringendes Bedürfniss; seitdem im Winter 1863/64 dieser erste mexikanische Hafen in direkte Dampfschiffverbindung mit Liverpool getreten, nahm der Werth der direkt von Hamburg nach Mexiko geschickten Waaren ab; die werthvollen deutschen Ausfuhrartikel suchten nun den Weg über Liverpool. — Im Frühjahr 1866 wurde wieder die Gründung einer selbständigen Dampferlinie nach Westindien angeregt; der deutsche Krieg kam dazwischen, und nochmals ward die Sache vertagt. — Nach dem Kriege wurde die Frage von Neuem aufgeworfen. Die glänzenden Erfolge der HAPAG hatten auch die vorsichtigsten Kritiker überzeugt, dass ohne staatliche Subventionen Dampferlinien, wenn sie nur auf gesunder Basis fundirt waren und einen schon bestehenden bedeutenden Verkehr vorfanden, sich halten konnten. Dass aber der Handel Hamburgs mit den am Golf von Mexiko und Caribischen Meer belegenen Ländern und Inseln eine selbständige direkte Dampferlinie zu ernähren vermochte, musste aus den statistischen Tabellen hervorgehen; die Einfuhr nach Hamburg aus diesen Gegenden betrug im Jahre 1865: 19—20 Millionen Mk. Banko. Eine Emancipation von den englischen Dampferlinien von Southampton und Liverpool, von denen besonders letztere Vieles zu wünschen übrig liess, war für Hamburg nicht nur eine Nothwendigkeit, sondern auch eine Ehrensache; es war doch betrübend, dass die zahlreichen in Mexiko, Venezuela und Westindien etablirten deutschen Handelshäuser ihre Waaren stets nur in nichtdeutschen Dampfern verschiffen mussten.

Die Rücksicht auf diese deutschen Handelshäuser, die in jenen

Ländern eine hervorragende Rolle spielten, kam um so mehr in Betracht, als es wohl bekannt war, dass die Importgeschäfte derselben bei Weitem nicht alle in deutschen Artikeln, sondern auch in englischen, französischen u. s. w. stattfanden; eine direkte Dampferverbindung mit Hamburg musste, das war wohl mit Sicherheit zu erwarten, zu zahlreicheren Verschiffungen solcher Waaren nach Hamburg führen.

In richtiger Erkenntniss dieser Verhältnisse traten im Januar 1867 die Firmen Aug. Jos. Schön & Co., J. C. Godeffroy & Sohn, Johs. Schuback & Söhne, L. Behrens & Söhne, Wm. Oswald & Co., sowie der Makler A. Bolten zusammen und veröffentlichten einen Aufruf zu einer „Atlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Linie Hamburg-Westindien". Es wurde geplant, mit sieben Dampfern von je 1200 Tons:

1) einmal monatlich via Southampton nach St. Thomas, Port au Prince, Veracruz,
2) einmal monatlich via Southampton nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Santa Marta, Cartagena, Colon

und zurück zu fahren.

Leider wurde auch aus diesem Plan nichts; zum Theil haben die damals sehr traurigen Zustände Venezuela's und des übrigen Westindiens wohl von der Verwirklichung des Projektes abgehalten.

Dagegen wurde im Jahre darauf endlich der Plan der Dampferverbindung mit Havanna zur Thatsache. Die spanische Regierung unternahm im Jahre 1868 einen wichtigen Schritt in ihrer kolonialen Handelspolitik; durch Dekret vom 4. Juni wurden die differentiellen Schiffahrtsabgaben für die fremden Flaggen in Cuba, Puerto Rico und den Philippinen aufgehoben und gegen Gewährung der Reciprocität die fremden Schiffe den spanischen gleichgestellt. Nun schickte die HAPAG im Winter 1868/69 im Anschluss an ihre neue Linie nach New-Orleans einige Dampfer nach Havanna. Allerdings lieferten diese Fahrten damals, wie auch im nächsten Jahre, nicht das erwartete günstige Resultat; zum Theil trugen hieran die damals sehr unsicheren Zustände der im Aufstand befindlichen Insel Schuld. Dennoch hielt die Gesellschaft diese Linie aufrecht; ja, sie beschränkte sich nicht auf diese Nebenlinie, sondern schritt im Jahre 1870 dazu, endlich eine grosse, umfassende westindische Linie zu schaffen. Es bedurfte nicht mehr grosser Ueberredungskünste, um die Aktionäre für diesen Plan zu gewinnen; als erster Platz des europäischen Kontinents im westindischen Handel bedurfte Hamburg dringend einer solchen Linie.

Die Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 31. März 1870 betreffs Gründung einer westindischen Linie wurde nun allerdings

verzögert durch den französischen Krieg; doch ward während dieser Zeit die neue Unternehmung bis ins Detail vorbereitet und studirt. Im März 1871 fuhr der erste Dampfer ab; es wurden zunächst Grimsby und Havre angelaufen, von hier gingen die Dampfer nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao und Colon; von 1873 wurde auch Hayti in die Fahrten einbezogen. Die Schwierigkeiten, mit denen diese Linie zu kämpfen hatte, waren nicht gering. Nicht nur, dass die englischen und französischen Gesellschaften den Hamburgern durch Frachtermässigungen den Geschmack an der neuen Unternehmung möglichst zu verderben suchten; auch in Bremen fühlte man das Bedürfniss nach einer specifisch Bremer Linie nach Westindien, und der Norddeutsche Lloyd dehnte, nachdem er bereits 1870 eine Fahrt nach Havanna eingerichtet, 1871 seine Fahrten auch nach La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon aus. Doch hatte diese Bremer Linie nur ein kurzes Dasein; nach einer Anzahl sehr verlustreicher Expeditionen ging dieselbe 1874 ein.

Nun bekam die Hamburger westindische Linie Luft; die Fahrten zwischen der Centralstation St. Thomas und den übrigen Häfen wurden neuorganisirt.

Die Havanna-New-Orleans-Linie der HAPAG war von Anfang an ihr Schmerzenskind gewesen; trotz der inneren Berechtigung einer solchen Route für Hamburgs Handel zeigte sich dieselbe unhaltbar; auch das Anlaufen von Santander konnte auf die Dauer nicht helfen; die schlechten politischen Zustände Spaniens hinderten die Auswanderung aus diesem Lande nach Cuba; Zollmolesten in Santander und Havanna, sowie der jammervolle Zustand der Barre des Mississippi kamen hinzu; im Mai 1874 wurde diese Linie desshalb aufgegeben.

Langsam besserte sich nun die westindische Linie. Aber es bedurfte noch schwerer Kämpfe und mancher bitteren Erfahrung, um diese Route gegenüber der Konkurrenz zu behaupten. „Wenn auch der Handel in Westindien und an der ganzen Westküste Amerika's," so heisst es in einem Jahresbericht der HAPAG, „bereits zum überwiegenden Theile in den Händen deutscher Häuser ist und Dank ihrer Intelligenz und ihrem ausdauernden Fleisse mehr und mehr an dieselben übergeht, so hat sich bei der Mehrzahl leider doch noch nicht die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass nur durch gemeinsames Zusammenstehen, durch Bevorzugung der Schiffe der eignen Nationalität, die wahrlich denen anderer Flaggen in keiner Beziehung nachstehen, der endliche Sieg der reich subventionirten gegen die ausschliesslich auf die eigene Kraft angewiesene Linie und damit die Wiederkehr jener Monopol-Zeiten verhindert werden kann." Es

ist ein unleugbares Verdienst der deutschen, der Hamburger westindischen Linie gewesen, dass sie durch ihre unter Opfern bethätigte Ausdauer es verhindert hat, dass es der englischen hoch subventionirten Royal Mail Steam Co. gelang, ihr früheres Monopol in der westindischen Fahrt wiederherzustellen.

Im Jahre 1876 wurde das Anlaufen von Grimsby aufgegeben und die Interkolonialfahrten eingeschränkt. — Eine endliche Besserung der westindischen Linie zeigte sich 1878, und die Folge hat gezeigt, dass diese Besserung eine dauernde war. Dieselbe zeigte sich vorzüglich in der Zunahme des Frachtverkehrs; es wurden mit diesen Dampfern befördert:

1874: 72000 Kubikmeter	1878: 48700 Kubikmeter
1875: 54200 „	1879: 65000 „
1876: 46000 „	1880: 69100 „
1877: 49000 „	1881: 83809 „

Wollte die Hamburgische Linie aber ihre im schweren Kampf errungene Stellung im westindischen Handel behaupten, so war eine Aenderung in den Grundlagen, auf denen sie aufgebaut war, dringend erforderlich. Als die HAPAG diese Linie im Jahre 1870/71 organisirte, gedachte die Gesellschaft den bestehenden englischen und französischen Linien nicht allein hinsichtlich der Frachtfahrt, sondern auch der Kajütspassagierbeförderung ein ebenbürtiges deutsches Unternehmen zur Seite zu stellen. Es wurden desshalb eine Anzahl zu diesem Zwecke geeigneter Dampfer in Fahrt gestellt. Im Laufe der Jahre aber ergab es sich, dass der Versuch, das Publikum von jenen subventionirten Linien ab auf die deutsche Linie zu ziehen, ein vergebliches Unterfangen sei; eigentliche Auswanderer kamen für Westindien nicht in Betracht; die reisenden Kajütspassagiere aber hielten im Wesentlichen zäh an den älteren Linien fest; in diesen erblickte man, „weil durch den Staatsschutz bevorzugt, besonders gesicherte Institute"; dazu kam, dass die englische Linie die älteste in Westindien war und wegen mangelnder Konkurrenz lange das Monopol der Passagierbeförderung hatte, während sich der französischen Linie vorzugsweise die zahlreichen Reisenden lateinischer Race zuwendeten. Die Hamburger Linie beförderte, mit Einschluss der sogenannten Interkolonialpassagiere:

1871: 585 Personen	1875: 2445 Personen
1872: 1786 „	1876: 2262 „
1873: 1686 „	1877: 1693 „
1874: 3024 „	1878: 2744 „

In Anbetracht der offenbaren Erfolglosigkeit auf diesem Gebiete stellte desshalb die HAPAG vom 1. Januar 1879 an die Beförderung von Kajüts-

passagieren auf dieser Linie ein und beschloss, ihre Kräfte auf den Waarentransport zu konzentriren; zu diesem Behufe wurden andere, hierfür speciell geeignete Dampfer in die Linie eingestellt. Trotzdem wurden auf derselben immer noch Passagiere befördert, nämlich:

1879: 3337	Personen	1885: 2767	Personen
1880: 3947	"	1886: 2916	"
1881: 2949	"	1887: 2461	"
1882: 2555	"	1888: 3138	"
1883: 2967	"	1889: 3708	"
1884: 3157	"		

Durch diese Reorganisation war die westindische Linie in erhöhtem Maasse befähigt, im Konkurrenzkampf sich behaupten zu können. Derselbe wurde noch verschärft dadurch, dass nicht nur in Westindien, sondern selbst schon in Hamburg der Wettbewerb begann. Die Royal Mail Steam Co. eröffnete vom Jahre 1878 an eine Zweiglinie ihrer westindischen Route von Hamburg via Bremerhaven und vermehrte den Betrieb auf dieser Linie konstant; allmählich aber, als sie wahrnahm, der Hamburger Linie auf diese Weise auf die Dauer keinen Abbruch thun zu können, wurden die Fahrten vermindert und 1889 ganz eingestellt. Folgende Ziffern geben von den Anstrengungen dieser mächtigen Gesellschaft, am Hamburgisch-westindischen Verkehr sich einen Antheil zu verschaffen, ein Bild. Es liefen ein im Hamburgischen Hafen Schiffe der Royal Mail Steam Co., aus Westindien kommend:

1878: 8701	Reg.-Tons	1884: 18501	Reg.-Tons
1879: 12463	"	1885: 10624	"
1880: 29998	"	1886: 11815	"
1881: 24033	"	1887: 4173	"
1882: 12855	"	1888: 3803	"
1883: 12688	"		

Eine wichtige, folgenreiche Ausdehnung der Hamburger Schiffahrtslinien in Mittelamerika wurde im Jahre 1879 angebahnt. Damals veranlasste die kaiserliche Reichspostverwaltung die HAPAG, einen Zweigpostdienst der westindischen Linie von St. Thomas nach dem Golf von Mexiko einzurichten. Es wurden zunächst einmonatliche Fahrten von St. Thomas über Havanna nach Veracruz, Tampico, Progreso und zurück nach St. Thomas unternommen. Schon diese ersten Expeditionen führten zu der Ueberzeugung, dass eine direkte Linie nach Mexiko lebens- und ertragsfähig sein und einem Bedürfniss der deutschen Handelswelt ent-

sprechen werde. Desshalb wurden bereits 1880 die Fahrten nach Westindien auf drei im Monat ausgedehnt, von denen zwei über St. Thomas die Häfen des Festlandes bis Colon berührten, während die dritte über Hayti nach Mexiko ging. Der komplizirte Interkolonialdienst wurde in Folge dieser Vermehrung der direkten Fahrten mit transatlantischen Dampfern auf das Nothwendigste eingeschränkt.

Nun entwickelten sich die Hamburger Linien nach Westindien und Mexiko sehr befriedigend; obwohl die vielen politischen Störungen in jenen Ländern nicht ohne jedesmaligen Einfluss auf die Schiffahrt bleiben konnten, kämpfte sich die deutsche Gesellschaft wacker durch alle Misshelligkeiten durch und hat ihre dominirende Stellung im deutsch-mittelamerikanischen Verkehr gegen zahlreiche Konkurrenz bis zum heutigen Tage behauptet.

3. Brasilien und La Plata.

Während zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten schon Ende der 20er Jahre eine regelmässige Packetfahrt entstand, musste der Verkehr zwischen Hamburg und Brasilien noch lange Zeit einer solchen entbehren. Dies ist um so auffallender, wenn man bedenkt, dass der Hamburg-nordamerikanische Handelsverkehr damals bei Weitem nicht so bedeutend war wie der Hamburg-brasilianische; während der Werth der Ein- und Ausfuhr im Verkehr mit den Vereinigten Staaten 1837 etwa 7 700 000 Mk. Bco. betrug[1]), wurde in bezw. von Hamburg aus- bezw. nach Brasilien ein- und ausgeführt in demselben Jahre für etwa 15 Millionen Mk. Bco.[2]). Man hätte also erwarten sollen, dass eine regelmässige Packetfahrt sich in dem Verkehr mit Brasilien in noch höherem Grade als im Handel mit den Vereinigten Staaten nicht nur als nothwendig, sondern auch als rentabel erweisen musste. Aber gleichartig waren doch die Verhältnisse in beiden Fällen nicht.

Was zunächst die Nothwendigkeit betrifft, so wurde diese allerdings von manchen Seiten betont. So hob der Hamburgische Generalkonsul Biesterfeld in Rio de Janeiro in einem Schreiben vom 19. Oktober 1835 hervor, dass in weit grösserem Umfange, als es bis jetzt der Fall sei, die Speditionsgüter aus dem deutschen Innern und der Schweiz ihren Weg über Hamburg nehmen würden, wenn hier auf einen regelmässigen Abgang

---

[1]) Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 176. 177.
[2]) Ebenda S. 201.

der Schiffe zu rechnen sei, d. h. wenn eine wirkliche Packetfahrt eingerichtet würde. Dann würde nicht mehr, wie es nun geschähe, ein so grosser Theil jener Waaren über Havre gehen, obschon hier die Frachten höher seien als in Hamburg. Im Jahre 1836 seien, so schrieb Biesterfeld später, von ca. 1200 Kolli schweizer Waaren 1100 über Havre nach Brasilien versandt.

So wohlgemeint diese Anregung war, so hatte Biesterfeld doch zwei Umständen nicht genügende Beachtung geschenkt; erstens waren die über Hamburg nach Brasilien verschifften Güter meist Waaren von geringem Werth, wie Genever, Spielwaaren, Sackleinen etc., Artikel, die nur niedrige Frachten zahlen konnten. Eine Packetfahrt aber, die an feste Termine gebunden war, und manchen Gelegenheitsfrachten entsagen musste, erforderte eben desshalb höhere Preise; es war mit Recht zu befürchten, dass dann auch diese geringwerthigen Ausfuhrgüter den zahlreichen Schiffen anderer Nationen, namentlich Dänemarks, sich zuwenden würden. In Liverpool und Havre dagegen bestand einerseits die Konkurrenz fremder Flaggen im Verkehr mit Brasilien überhaupt nicht; andererseits fanden sich an diesen Plätzen stets grosse Quantitäten werthvoller Seiden- und Manufakturwaaren, bei denen die schnelle, sichere und regelmässige Beförderung die Hauptsache war und eine etwas höhere Fracht weniger in Betracht kam. Zweitens aber musste die im Verhältniss zu der Einfuhr aus Brasilien nur geringe Ausfuhr nach dort die Einrichtung einer Packetfahrt als mindestens gewagt erscheinen lassen; es war zu befürchten, dass Schiffe, die an regelmässige Abgangstage und vorgeschriebene Route gebunden waren, öfter, als es der finanziellen Seite des Unternehmens zuträglich gewesen wäre, in Ballast die ganze Fahrt oder einen Theil derselben — denn in Portugal wurden oft Salzladungen nach Brasilien eingenommen — machen mussten. Die Frachtfahrt aber zwischen Hamburg und Portugal, die früher so bedeutend war, dann in Folge der direkten Schiffahrt zwischen Hamburg und Brasilien sehr abgenommen hatte, nun jedoch einer regelmässigen Packetfahrt nach Brasilien unter Hamburgischer Flagge von grossem Nutzen gewesen wäre, war durch die portugiesische Schiffahrtsgesetzgebung seit 1837 nahezu ausschliesslich der portugiesischen Flagge anheimgefallen [1]). Die vortrefflichen Ausfrachten aber, welche die Packetschiffe nach Nordamerika in den Auswanderern hatten und die als Haupteinnahmequelle dienten,

[1]) Vergl. auch Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, S. 159; 1. Fortsetzung, S. 265. — Noch am 13. April 1850 schrieb der preussische Konsul in Oporto an den Generalkonsul in Madrid: Von Hamburg aus müssten die schönen Brasilschiffe sehr häufig in Ballast nach Portugal segeln, was für Hamburg sehr schmerzlich sei und Havre begünstige; in der Havre-Portugal-Fahrt führen 3 gute portugiesische Schiffe.

standen etwaigen Packetschiffen nach Brasilien wenigstens damals noch nicht zu Gebote.

Mochte nun die Nothwendigkeit und Rentabilität eines solchen Unternehmens erwiesen sein oder nicht, jedenfalls ist eine Packetfahrt nach Brasilien erst viele Jahre später ins Werk gesetzt worden. Beinahe aber hatte es den Anschein, als sollte im deutsch-brasilianischen Verkehr die Stufe einer Segelpacketfahrt übersprungen und sogleich zur Dampfpacketfahrt übergegangen werden.

Es ist oben schon erwähnt, dass das im Jahre 1847 in Brasilien eingeführte Differentialzollsystem, wenn konsequent durchgeführt, nur vortheilhaft für die hanseatische Schiffahrt und Handel mit jenem Lande sein konnte. Man war der Meinung, die Ausfuhr brasilianischer Produkte werde sich in erhöhtem Maassstabe den deutschen Flaggen zuwenden und eine vermehrte Nachfrage nach hanseatischen Schiffen in diesem Verkehr hervorrufen. Diese weitverbreitete Ansicht theilte nicht nur der „Germano-Brasilicus“ Sturz[1]), sondern u. A. auch der Hamburgische Konsul in Bahia, Gültzow; Letzterer äusserte sich in dieser Weise in seinen Berichten nach Hamburg. Um aber dieser in Aussicht zu nehmenden grösseren Nachfrage nach hanseatischer Schiffsräumte und dem umfangreicheren Verkehr entgegenzukommen, wurde die Gründung einer Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und Brasilien empfohlen. Sturz entwickelte in seiner Schrift eingehend das Projekt einer solchen Linie, die er nach dem La Plata ausgedehnt sehen wollte; zugleich machte er in Deutschland, namentlich in Berlin und Hamburg, Propaganda für seinen Plan. In Hamburg, besonders im Schoosse der Kommerzdeputation, verhielt man sich gegen Sturz's Ideen zwar nicht geradezu ablehnend, konnte denselben aber das Urtheil einer gewissen Unreife nicht versagen.

Darüber war man sich in Hamburg selbstverständlich einig, dass, wenn überhaupt eine solche Linie zu Stande kam, sie nur von Hamburg, dem unbestritten ersten deutschen Hafen im Handel mit Brasilien, ausgehen konnte.

Aus Sturz's Plan wurde nichts. Aber der Gedanke an und für sich war gut und musste immer mehr Aussicht auf Verwirklichung gewinnen, je mehr sich die Bedingungen, ihn zu realisiren, verbesserten.

Von 1850 an hob sich der Verkehr Hamburgs mit Brasilien ganz beträchtlich; das zeigen folgende Ziffern:

---

[1]) Vergl. seine Schrift: „Soll und kann Deutschland eine Dampfflotte haben und wie? etc.“, Berlin 1848.

Es betrug für Hamburg

	die Einfuhr aus	die Ausfuhr nach
	Brasilien	
1848	Mk. Bco. 10335460	Mk. Bco. 2645170
1849	„ „ 7946810	„ „ 2587170
1850	„ „ 10137410	„ „ 3855900
1851	„ „ 15592190	„ „ 6421860
1852	„ „ 11604270	„ „ 7296290
1853	„ „ 15172350	„ „ 7996640

Auch die direkte Auswanderung über Hamburg nach Brasilien, die 1848 überhaupt nicht stattgefunden hatte, 1849 nur sehr gering gewesen war, nahm seit 1850 zu.

Die Frage der Errichtung einer Dampferlinie wurde von der Kommerzdeputation stets im Auge behalten. Noch 1850 regte diese Körperschaft die Sache wieder an. Damals hatte die Bundeszentralkommission in Frankfurt a. M. die Verwendung der fünf kleineren Dampfschiffe der deutschen Flotte zum Postdienste der norddeutschen Küstenstaaten empfohlen. Als die Kommerzdeputirten zu dieser Frage Stellung zu nehmen hatten, empfahlen sie diese Schiffe zur Vermehrung der schon bestehenden Dampfschiffsverbindung mit Havre zu verwenden, eine Vermehrung, die „in Erwartung einer herzustellenden direkten diesseitigen Dampfschiffahrtsverbindung mit Brasilien" sehr angebracht sein werde. Da Havre damals noch keine Dampferverbindung mit Brasilien besass, so, dachte man, würden nach Errichtung einer Hamburg-Brasil-Dampferlinie die bestehenden Havre-Hamburg-Dampfer nicht ausreichen, um die französischen, nach Brasilien bestimmten Exportartikel, die dann den Weg über Hamburg vorziehen würden, nach der Elbe zu schaffen.

Hatte man in Hamburg gehofft, durch eine Unternehmung, wie die geplante, einmal den Engländern zuvorkommen zu können, so ward diese Hoffnung nicht erfüllt. Im Januar 1850 wurde durch die Royal Mail Steam Packet Company eine Dampfschifflinie von Southampton nach Brasilien und dem La Plata eröffnet. Die Unzulänglichkeit dieser einzigen Dampferlinie ward von den europäischen Kaufleuten in Rio de Janeiro nicht verkannt; „es ist für die Geschäfte des hiesigen Platzes," so schrieb der dortige Hamburgische Generalkonsul im März 1853, „ein sehr fühlbares Bedürfniss geworden, dass die regelmässige Communication sich nicht auf eine einzige Dampfergelegenheit per Monat beschränke, und es knüpfen sich manche Hoffnungen an die baldige Ausführung von wenigstens einigen der dahin abzielenden Projekte." Auch stellte der Schreiber dieses

Briefes Aktienzeichnungen seitens der dortigen Kaufmannschaft in Aussicht. Der Vicekonsul in Pernambuco aber schrieb in einem Briefe vom August 1852 die Abnahme des Handels dieses Hafenplatzes mit Hamburg besonders dem Mangel einer regelmässigen Schiffsverbindung zu; Antwerpen und Havre verdrängten Hamburg aus diesem Geschäfte.

Schien auch die Aussicht auf eine Hamburger Dampferlinie fürs Erste der Verwirklichung fern zu sein, so trat doch im Sommer 1853 die Kommerzdeputation einem Plan näher, in dem man einen, wenn auch nur unvollkommenen Ersatz für jene Linie erblicken konnte. Wenn eine direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Southampton hergestellt wurde, so hatte man mit weit geringeren Kosten und Risiko dasselbe Resultat erreicht. Von Southampton aus unterhielt England seine Dampferverbindungen mit ganz Westindien, Mexiko, Venezuela, der Westküste von Amerika, Brasilien und dem La Plata. Für den Hamburgischen Waarenverkehr mit allen diesen Ländern, der im Jahre 1853 etwa 64 Millionen Mk. Bco. Werth umfasste, musste eine direkte Dampferverbindung mit Southampton von unleugbarem Vortheil sein, am meisten für den Waarenverkehr mit Brasilien, dessen Werth in dem genannten Jahre ca. 23 Millionen Mk. Bco. betrug.

Direkte, Hamburg mit England verbindende Dampferlinien bestanden bereits; ausser derjenigen nach Hull, die für diesen Zweck nicht in Betracht kommen konnte, waren zwischen Hamburg und London zwei Dampferlinien in Betrieb: die Sloman-Linie und diejenige der General Steam Navigation Company. Der Gedanke, vermittelst einer dieser Linien über London Anschluss an die grossen transatlantischen Dampfer in Southampton zu erlangen, lag somit nahe. Doch kam man von dieser Idee bald zurück, da der Weg über London die Möglichkeit der Benutzung für Güter fast ganz ausschloss: Güter und Packete mussten in diesem Falle der zweimaligen Untersuchung der englischen Zollbehörde und ausserdem dem Risiko eines viele Zeit raubenden und in seinem Erfolge unsicheren Gesuches wegen Befreiung vom englischen Zoll unterliegen.

Es konnte desshalb, wollte man Anschluss an die transatlantischen Linien Southamptons erlangen, nur an eine direkte Verbindung mit letzterem Hafen gedacht werden. In eingehender Denkschrift setzte der Protokollist der Kommerzdeputation, Soetbeer, die Vortheile einer solchen Verbindung auseinander. Er hoffte, dass sich die Royal Mail Steam Co. dazu verstehen werde, eine an ihre grossen Dampfer unmittelbar anschliessende Zweiglinie nach Hamburg einzurichten. Ein pekuniäres

Opfer von Seiten Hamburgs, etwa in Gestalt einer Postsubvention, schien allerdings nicht zu umgehen. Doch hielt Soetbeer und mit ihm die Kommerzdeputation sowohl in merkantiler Hinsicht als auch in Rücksicht auf den moralischen Eindruck die Ausführung des Planes für so wünschenswerth, dass ein tüchtiger Griff in die Postkasse sich wohl rechtfertigen lasse.

Private Ermittelungen wurden in England angestellt; ferner knüpfte man mit dem Agenten der Royal Mail Steam Co. in Hamburg, Hundeiker, Verhandlungen an. Namentlich Letzterer nahm sich der Sache eifrig an, unterhandelte persönlich mit der Direktion der englischen Gesellschaft in London und fand dieselbe nicht abgeneigt, einen Zweigdienst mit Hamburg herzustellen. Ehe es aber zu weiteren Schritten kam, hatte sich die Sachlage durch die in Hamburg errichteten Dampferlinien nach New-York und Brasilien vollkommen verändert, und jener Plan wurde in den Akten begraben.

Inzwischen — und wir wenden uns nunmehr wieder ein paar Jahre zurück — war übrigens auch schon eine regelmässige Verbindung zwischen Hamburg und Brasilien hergestellt. Die ersten 50er Jahre, so unendlich wichtig in der Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts, haben endlich auch nach dieser Richtung für Hamburg Wandel geschaffen. Im Jahre 1852 ward die „Hamburg-Brasilianische Packetschiffahrts-Gesellschaft“ errichtet; Direktoren waren J. F. Gross und Johs. Limpricht, dann nur Ersterer allein; später Ross, Vidal & Co. Die Maklergeschäfte betrieb A. Bolten. Als erstes Schiff ging am 25. Juni 1852 die schwedische Brigg „Othello“ nach Rio de Janeiro in See; in demselben Jahre wurden zusammen sechs Schiffe expedirt.

War mit dieser Linie auch nicht vollkommen das geschaffen, was seit Langem erstrebt worden, so konnte man doch zufrieden sein, endlich wenigstens dies erreicht zu haben; Havre, Antwerpen und die englischen Häfen hatten dem für die Welthandelsstellung Hamburgs so wichtigen brasilianischen Handel der Stadt schon seit geraumer Zeit bedenklich Abbruch gethan; eine regelmässige Packetlinie musste dem entgegenwirken. Die Dringlichkeit der Errichtung einer solchen konnte nicht besser erwiesen, der Beweis für die Reife des längst gehegten Planes nicht deutlicher erbracht werden, als durch die Thatsache, dass schon wenige Wochen nach der Gründung jener Linie ein Konkurrenzunternehmen geschaffen wurde; diese zweite Segelpacketlinie wurde von den Rhedern Hansing & Co. ins Leben gerufen (Makler: Knöhr & Burchard). Beide Linien haben lange Jahre neben einander bestanden und dem deutschen Handel mit

Brasilien durch ihre monatlichen Expeditionen werthvolle Dienste geleistet.

Die Hamburg-Brasil-Packetfahrts-Gesellschaft fuhr sowohl mit eigenen als auch mit gecharterten Fahrzeugen; sie besass 1852 ein Schiff von 93 Kommerzlasten („Brasil Packet"); 1853: 2 (191 K.-L.); 1855: 3 (321 K.-L.); 1857: 4 (449 K.-L.); 1862: 5 (581 K.-L.); 1864: 3 (390 K.-L.); 1868: 2 (260 K.-L.).

Ferner wurde im Februar 1853 eine „Regelmässige Packetschiffahrt" nach Pernambuco durch die Gebr. Kalkmann und zwar mit eigenen Schiffen eröffnet: diesem Vorgehen folgten Hansing & Co. prompt mit einer Konkurrenzlinie eben dahin; darauf dehnten Gebr. Kalkmann ihre Fahrten auch nach Bahia aus. Doch ging die Hansing'sche regelmässige Linie nach Pernambuco schon 1854 ein, während die Kalkmann'sche bis 1857 in regulärem Betrieb (6 mal im Jahr) blieb.

Im Jahre 1855 wurde die erste „Reguläre Packetfahrt nach Montevideo und Buenos-Aires" und zwar von der neu gegründeten „La Plata-Packetfahrt-Gesellschaft" (Direktor: J. F. Gross; Makler: R. M. Sloman jr.) unternommen; es fanden 1855 vierzehn, 1856 fünfzehn Expeditionen statt; im Jahre 1858 ging aber diese Linie ein. Im Interesse des aufblühenden Verkehrs mit den La Plata-Ländern war dies zu beklagen; die Einfuhren von dort sanken von 1½ Millionen Mk. Bco. in 1857 auf 369 670 Mk. Bco. in 1858, stiegen dann wieder, fielen aber 1861 auf 291 720 Mk. Bco. Selbstverständlich ist dieser Rückgang nicht einzig dem Aufhören der regelmässigen Schiffahrtsverbindung zuzuschreiben; — für den argentinischen Markt zeigte sich, wie oft bedauert wurde, überhaupt damals in Hamburg nur geringes Verständniss und Interesse —; ein ursächlicher Zusammenhang ist aber nicht zu verkennen. Spätere regelmässige Linien nach dem La Plata, die wir hier gleich erwähnen wollen, wie die 1866—68 von C. A. Herwig und die 1867/68 von J. Ferd. Nagel eingerichteten, sind wegen der kurzen Dauer von geringerer Bedeutung für die Ausdehnung des Geschäfts mit jenen Staaten gewesen. Dass es in diesem Verkehr nicht, wie in dem Handel mit Veracruz, zu einer Segelpacketfahrt von längerem Bestande gekommen, wurde in den 60er Jahren vielfach bedauert; im Frühjahr 1866 wies der Hamburgische Konsul in Buenos-Aires auf die für das Hamburgische Speditionsgeschäft nothwendige Einrichtung regelmässiger Segelpacketlinien mit schnellsegelnden Schiffen hin: „Der Import von Kaufmannsgütern mit Schiffen nimmt jährlich ab, da die dort angelegten Schiffe in der Regel sehr lang-

sam laden und meist keine besonderen Segler sind." Das, was dadurch den Hamburger Rhedern entging, fiel Havre und Liverpool anheim. —

Endlich im Jahre 1855 wurde die Verwirklichung der Dampferverbindung mit Brasilien ernstlich ins Auge gefasst. Die Vermehrung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien und die Zunahme der Auswanderung, diese beiden Motive wurden ausdrücklich als ausschlagend für die Begründung einer Dampferlinie angeführt. Und vergleichen wir die Jahre 1849 und 1854, so war der Aufschwung allerdings beträchtlich; 1849 betrug der Werth des Waarenverkehrs etwa $10^1/_2$ Mill. Mk. Bco., 1854 etwa 22 Millionen, hatte sich also verdoppelt. Im Jahre 1849 wurden 37 Passagiere direkt von Hamburg nach Brasilien befördert, 1854: 1294.

Das Projekt zu der Dampferlinie, unterzeichnet von den Herren N. O. Bieber, Hansing & Co., J. D. Hinsch & Co., Gebr. Schiller & Co., D. F. Schmidt und den Maklern Knöhr & Burchard, wurde im April 1855 veröffentlicht; in der Generalversammlung vom 3. November wurden die Statuten der „Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft" festgestellt. Die Gesellschaft bezweckte darnach, „zur Hebung und Beschleunigung des Handels- und Schiffahrtsverkehrs zwischen Hamburg und Brasilien und zur Förderung der Colonisation dieses Landes die Herstellung einer regelmässigen Dampfschifffahrtslinie zwischen den genannten Staaten". Vorläufig sollten drei Dampfer den Verkehr in einmonatlichen Fahrten vermitteln; es sollten Southampton, Lissabon, Pernambuco, Bahia, Rio, auf der Rückfahrt auch Kap Verde angelaufen werden.

So vortrefflich dieser Plan war, war es doch sehr zu bedauern, dass nicht sogleich, als sich die Gesellschaft gebildet hatte, Dampfer zur Verfügung standen, um den Betrieb zu eröffnen. Denn auf die Jahre 1855 und 1856, die wegen der Beschäftigung der Engländer und Franzosen und ihrer Handelsflotte durch den Krimkrieg für die Eröffnung jener Linie nicht ungünstig gewesen wären, folgte das Krisisjahr 1857 und diesem eine Periode allgemeiner Geschäftsstagnation; dazu kam, dass das Jahr 1857 sich, was uns hier besonders interessirt, durch eine intensive Fruchtbarkeit in der Begründung von Dampferlinien nach Brasilien auszeichnete: eine sardinische, eine portugiesische, eine französische, eine Antwerpener, eine englische Dampferlinie wurden im Laufe dieses Jahres nach Südamerika in Fahrt gesetzt; allerdings gingen diese Linien nach kurzem Dasein wieder ein, und zwar eher noch als die Hamburgische.

Im December 1856 konnte zuerst die „Teutonia“ von Southampton aus nach Rio abgehen; am 20. Februar 1857 folgte ihr direkt von Hamburg die „Petropolis“; mit diesen beiden Fahrzeugen und dem dritten Dampfer, der „Prinzessin von Joinville“, hatte die Flotte der Gesellschaft eine Tragfähigkeit von 1580 Kommerzlasten.

Bereits im September 1857 beschloss die Generalversammlung der Aktionäre, eine Zweiglinie von Rio nach Buenos-Aires mit Berührung von Santos, Desterro, Rio Grande, Montevideo einzurichten; eine Anleihe von 1½ Millionen Mark Bco. wurde zu diesem Zweck genehmigt.

Doch ergab sich bald, dass an eine Fortführung des Unternehmens in der bisherigen Weise nicht zu denken war, geschweige denn an Einrichtung von Zweiglinien. Im Jahre 1857 wurden sieben Fahrten nach Brasilien unternommen; ihr Resultat war aber nichts weniger als ermuthigend. Die Frachten waren diesmal in Folge der grossen Konkurrenz ungeheuer niedrig; der Auswandererstrom nach Brasilien liess grade 1857 wieder nach; dazu kamen einzelne Havariefälle. Auch waren die Retourladungen in Folge der damals noch weit überwiegenden Bedeutung des brittischen Waarenmarktes meist nach England bestimmt, sodass z. B. die „Teutonia“ im Februar 1858 von Southampton bis Hamburg in Ballast fahren musste. Namentlich war die grosse Handelskrisis dem Unternehmen sehr hinderlich. Vielleicht hätte sich dasselbe aber noch einige Jahre, bis bessere Zeiten kamen, über Wasser gehalten; doch ergab eine Untersuchung der Finanzen der Gesellschaft, die in einer stürmischen Generalversammlung im Februar 1858 beschlossen war, einerseits, dass von den 2000 Aktien noch 644 unbegeben waren, andererseits, dass die Gesellschaft bedeutende Schulden zur Beschaffung von Baarmitteln kontrahirt hatte. Die zur Untersuchung eingesetzte Kommission empfahl im März den Aktionären, ausser dem bereits in England gemachten Prioritätsanlehen von 750 000 Mk. Bco. durch eine Lotterie weitere 1 300 000 Mk. Bco. zu erheben; der Hauptgewinn sollte in dem Dampfer „Prinzessin von Joinville“ oder einer Baarzahlung von 400 000 Mk. Bco. bestehen. Zur Ausführung dieser genialen Idee kam es aber nicht; der Senat beschied das Gesuch um Konzessionirung der Lotterie abschlägig, weil gesetzlich in Hamburg Privatlotterien nicht stattfinden dürften. So blieb der Gesellschaft nichts Anderes übrig, als den letzten schweren Schritt zu thun, der bei einem verkrachten Unternehmen nun einmal unausbleiblich ist, nämlich Konkurs anmelden. Die drei schönen Dampfer kamen nun nicht in das Lotto, sondern unter den Hammer; die HAPAG hatte das Glück, die „Teutonia“ und „Petropolis“

für einen im Verhältniss zum Kostenpreis sehr niedrigen Betrag zu erstehen; die „Prinzessin von Joinville" wanderte in den Besitz einer brittischen Rhederei.

Dies war das tragische Ende der ersten, so lange ersehnten deutsch-brasilianischen Dampferlinie; das Schicksal derselben war kläglicher, als der Gedanke, der sie ins Leben gerufen, verdient hatte. Bei vorsichtigerer finanzieller Aktion hätte das Unternehmen ohne Zweifel sich auch in den damals allerdings recht ungünstigen Verhältnissen und Zeitumständen halten können.

Noch im Jahre 1858 fand die Expedition des mecklenburgischen Dampfers „Herzogin Marie", von den Herren Pearson & Langnese ausgehend, von Hamburg nach Rio statt; es war für lange Jahre die letzte Fahrt eines Dampfers, die zwischen Hamburg und Brasilien zurückgelegt ist.

Ganz ohne Wirkung war die kurzlebige direkte Dampferverbindung doch nicht gewesen; das ersieht man aus den statistischen Tabellen. Mit keinem Lande hat im Jahre 1857 der Handel Hamburgs einen solchen Aufschwung genommen wie mit Brasilien; die Einfuhr aus Brasilien betrug 1856 rund 13 Millionen Mk. Banco, 1857 aber 18 886 350 Mk. Banco, 1858 dagegen nur 9½ Millionen; das Gewicht der Einfuhr war 1856: 459 409, 1857: 554 936, 1858: 365 648 Centner. Dieser Rückgang ist offenbar nicht allein auf Kosten der Krisis, sondern auch des Verschwindens der Dampferlinie zu schreiben.

Der regelmässige direkte Verkehr war nun wieder einzig auf die genannten Segelpacketlinien angewiesen, von denen besonders die Hansing'sche in den 60er Jahren sehr lebhaft beschäftigt war. Während sich der Waarenumsatz nach der Krisis allmählich wieder hob, nahm dagegen die Auswanderung nach Brasilien über Hamburg, nachdem sie 1858 ihren Höhepunkt erreicht, wieder ab; namentlich wohl in Folge des bekannten preussischen Ministerialreskriptes. Eine im Jahre 1856 von Wilh. Hühn & Co. errichtete „Packet- und Passagierfahrt nach Rio de Janeiro und Santa Catharina" nahm desshalb bereits 1859 ihr Ende. Den Hauptantheil an der Auswandererbeförderung hatten jedenfalls die von den Sloman'schen Packetböten unternommenen regelmässigen Expeditionen nach der von dem Hamburger „Colonisationsverein von 1849" bevölkerten Kolonie Doña Francisca in Südbrasilien. Dagegen hatte die von den Maklern Milberg und Engström 1864 eingerichtete „Regelmässige Packetfahrt nach Rio Grande do Sul" mehr den Charakter einer Gelegenheitsfahrt. Von 1867 an lag die Beförderung der Auswanderer meist der von

R. O. Lobedanz veranstalteten „Regelmässigen Packetfahrt“ ob, die nach den südbrasilianischen Hafenplätzen ging.

Doch sollten die 60er Jahre nicht zu Ende gehen, ohne dass noch eine wirkliche regelmässige Dampfschiffahrt nach Brasilien ins Leben trat. Vor dem Publikum war als Unternehmer der „Regelmässigen direkten Dampfschiffahrt zwischen Hamburg, Rio de Janeiro und Santos“ der Schiffsmakler Bolten genannt; eine Anzahl Firmen ersten Ranges standen hinter ihm. Wie es sich nach dem Misserfolg von 1858 empfahl, waren die Anfänge des Unternehmens sehr vorsichtig. Es wurden drei Schiffe für die Fahrt bestimmt; zwei („Criterion“ und „Brazilian“) fuhren unter englischer, ein drittes, neuerbautes („Santos“) unter norddeutscher Flagge. Im Februar 1869 ward der Plan der neuen Linie veröffentlicht, am 15. Juni fand die erste Expedition statt; es folgten monatliche Fahrten.

War diese Linie auch keine rein Hamburgische, geschweige denn deutsche, so ist das Verdienst der Gründung derselben doch nicht gering zu schätzen. Die Erfahrungen, welche diese Linie während der drei Jahre ihres Bestehens gesammelt hat, sind der noch jetzt blühenden „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zu Gute gekommen.

Dass auf die Dauer für den ungeheuren Verkehr mit Brasilien eine Privatrhederei, wie jene Gesellschaft, auch wenn sie ihre Betriebsmittel vergrösserte, nicht genügen konnte, war natürlich. Wenn der Krieg 1870/71 u. A. auch in der Hamburgischen Rhederei den letzten maassgebenden Anstoss zu einer gründlichen Umwälzung gab, so hat doch nicht erst die nach dem Kriege veränderte wirthschaftliche Lage, der allgemeine ökonomische Umschwung zu der Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer Vermehrung unserer Dampferlinien geführt. Grade kurz vor dem Kriege erhob sich in Hamburg eine lebhafte Bewegung zur Vermehrung der transatlantischen Dampferlinien; in einer zum Theil recht scharfen Erörterung in der Tagespresse, die sich durch das ganze Jahr 1869 und bis in 1870 ausdehnte, wurde auf die Mangelhaftigkeit der überseeischen Dampferverbindungen und die damit im engsten Zusammenhang stehende, der Bedeutung Hamburgs nicht entsprechende Geringfügigkeit des überseeischen Geschäfts hingewiesen. Als Resultat dieser öffentlichen Auseinandersetzung, die höchst werthvolles Material zu Tage förderte, ergab sich, dass, während die Verbindung mit den Vereinigten Staaten allen Ansprüchen genügte, der direkte Verkehr nach andern Richtungen hin recht viel, zum Theil Alles zu wünschen übrig liess. Dann kam der grosse Krieg, und die Vermehrung der transatlantischen Verbindungen musste zunächst vertagt werden.

Nach dem glücklichen Abschlusse des Krieges wandte man sich in Hamburg mit frischem Eifer der früher und oft genug angeregten Verbesserung der Schiffahrtslinien zu. Die Erfahrungen, die in dieser Hinsicht während des Krieges und der ersten Zeit nach demselben gemacht wurden, mussten die Nothwendigkeit, hierin Wandel zu schaffen, noch fühlbarer erscheinen lassen. Was die Brasilfahrt betrifft, so mögen folgende Ziffern hier angeführt werden; sie sprechen auch ohne Kommentar für sich.

Die beiden Dampfer „Santos" und „Brazilian" nahmen an Ladung ein:

	Vor der Blokade	Nach der Blokade
Santos.	1. Reise: 11 500 Kubikfuss	1. Reise: 41 300 Kubikfuss
„	2. „ : 14 500 „	2. „ : 41 200 „
„	3. „ : 5 600 „	3. „ : 30 583 „
„	4. „ : 19 600 „	4. „ : 31 754 „
Brazilian.	1. „ : 10 500 „	1. „ : 28 400 „
„	2. „ : 26 000 „	2. „ : 30 600 „
„	3. „ : 20 700 „	3. „ : 29 885 „
		4. „ : 32 807 „

Wenn je eine Dampfschiffsrhederei auf gesunder Basis begründet worden ist, so ist es die „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft", die im Oktober 1871 ins Leben trat. Nicht nur, dass diese Gesellschaft einen fertigen, in altgewohnten Bahnen sich bewegenden Handelsverkehr als Feld ihrer Thätigkeit vorfand, ihr stand zur Verwerthung und zu Gebote auch ein schönes Stück Kapital Erfahrung in den seit 1856 mit mehr oder weniger Glück eingerichteten oder nur geplanten Dampferlinien zwischen Europa und Südamerika.

Die neue Gesellschaft übernahm die drei Dampfer der alten Linie und erwarb mehrere neue.

Von vornherein war eine Ausdehnung der Linie nach dem La Plata in Aussicht genommen, ein Entschluss, der bei dem Umfang des deutschen Handels mit den Ländern dieses Stromgebietes nur lobenswerth sein konnte. Doch waren die Erträgnisse der Fahrten nach dem La Plata in den ersten Jahren sehr wenig vortheilhaft; die sehr traurige Geschäftslage in Buenos Aires und Montevideo trug hieran wohl die Hauptschuld. Im Allgemeinen aber zeigte sich bald, dass die Thätigkeit der Gesellschaft nicht nur nicht mehr zu entbehren, sondern noch zu erweitern war; bereits 1872 ergab sich die Nothwendigkeit vierzehntägiger Expeditionen; doch konnte man zu solchen in regelmässigem Verkehr erst schreiten, als die hierfür nothwendige Anzahl von Dampfern zur Verfügung stand; gecharterte Schiffe mussten inzwischen aushelfen. Im Jahre 1878 endlich hatte sich die Flotte

soweit vervollständigt, dass das ganze Jahr hindurch 14tägige Fahrten sowohl nach Brasilien und dem La Plata mit den eigenen Dampfern der Gesellschaft stattfinden konnten.

Eine regelmässige Schiffsverbindung nach Rio Grande do Sul war schon lange als Erforderniss empfunden; es waren aus jenem für die deutsche Auswanderung so wichtigen Platz öfters Stimmen laut geworden, die über die mangelhafte Verbindung mit Deutschland klagten. Im Jahre 1867 hatte R. O. Lobedanz eine regelmässige Fahrt nach Rio Grande do Sul eingerichtet, die bis in die 70er Jahre hinein bestehen blieb; dann hatten 1871 J. C. Godeffroy & Sohn ebendahin eine regelmässige Packet- und Passagierfahrt veranstaltet, die aber bald aufhörte. Im Juli 1872 eröffnete nun die „Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" eine Dampferlinie nach Rio Grande do Sul und Porto Alegre, die auch dadurch von Bedeutung war, als sie die erste und damals einzige Dampferlinie nach jenen Häfen war. Mit dieser Unternehmung hatte man aber kein Glück; die schlechte Barre von Rio Grande gestattete nur kleinen, wenig tauchenden Dampfern das Einlaufen, die für die weite Reise von Europa sich mit Vortheil nicht verwerthen liessen. Obwohl nun die Ausfrachten auf den drei Expeditionen nach Rio Grande nicht ungünstig waren, stellte die Gesellschaft doch in Berücksichtigung jener Umstände im Jahre 1874 die weiteren Fahrten nach dort ein. Dagegen wurde ein Uebereinkommen mit den Eigenthümern der die Verbindung zwischen Rio de Janeiro und jenen südlichen Häfen unterhaltenden Küstendampfschiffe über Beförderung von Gütern in Durchfracht abgeschlossen. Bald darauf entstand dann in London die „Rio Grande do Sul Steamship Company", die über Antwerpen nach den südbrasilianischen Häfen fahren liess.

Welche Dienste die „Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" dem deutschen Handel in dem ersten Jahrzehnt ihres Bestehens geleistet hat, das geht namentlich aus folgenden Zahlen hervor. Die Gesellschaft beförderte von Hamburg nach Brasilien und dem La Plata ohne Hinzurechnung der in Lissabon eingenommenen Ladung im Ganzen:

im Jahre 1873:	903 593 Kubikfuss	im Jahre 1878:	1 944 368 Kubikfuss
„ „ 1874:	1 072 700 „	„ „ 1879:	2 273 269 „
„ „ 1875:	1 312 075 „	„ „ 1880:	2 707 646 „
„ „ 1876:	1 413 867 „	„ „ 1881:	3 176 878 „
„ „ 1877:	1 559 969 „	„ „ 1882:	4 087 877 „

Die Einfuhr aus Brasilien und dem La Plata nach Hamburg aber stieg von 63 Millionen Mark in 1874 auf 78½ Millionen in 1882.

Auch die Beförderung von Passagieren und Auswanderern durch die Linie nahm in diesem Jahrzehnt zu; es wurden befördert hin und zurück:

1873:	3027 Personen	1878:	7075 Personen
1874:	3733 "	1879:	4618 "
1875:	4410 "	1880:	5149 "
1876:	4637 "	1881:	6794 "
1877:	6233 "	1882:	7390 "

Die bedeutende Zunahme dieser Beförderung im Jahre 1877 begründet sich durch die damals stattfindende Auswanderung der deutschen Mennoniten aus Russland, die 1879 aufhörte. In den ersten Jahren ihres Bestehens hatten die Hamburger Dampfer auch zahlreiche portugiesische Zwischendeckspassagiere von Lissabon nach Brasilien zu befördern. Erst Mitte der 80er Jahre hat die nord- und osteuropäische Auswanderung nach Brasilien wieder zugenommen; auch die Hamburger Linie hatte ihren Antheil an dieser Beförderung; doch hinderte einerseits die strenge Hamburgische Auswanderungsgesetzgebung, andererseits der damals grade sehr bedeutende Güterandrang eine umfassendere Betheiligung der Hamburger Dampfer an diesem Geschäfte.

An Konkurrenz in der Nähe oder Ferne hat es der Hamburger Linie natürlich nicht gefehlt; dieselbe hat aber unter dem Mittbewerb anderer Linien um den deutsch-brasilianischen Verkehr — Dank ihrer vortrefflichen Organisation — nicht allein wenig gelitten, sondern auch inmitten der Konkurrenz ihre Fahrten weiter ausdehnen, ihre Flotte bedeutend vermehren können.

Im Jahre 1876 eröffnete der Norddeutsche Lloyd seine Fahrten nach dem La Plata und Brasilien über Antwerpen. Trotz der heruntergedrückten Frachten vermochte diese neue Linie, die lange Jahre mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hat, dem Hamburg-brasilianischen Verkehr wenig Abbruch zu thun. Doch ist nicht zu verkennen, dass dem Handel Bremens namentlich mit dem La Plata die Bremer Linie bedeutenden Aufschwung gegeben hat; die Einfuhr von Argentinien und Uruguay nach Bremen nahm in folgender Weise zu:

1875 :	1 743 541 Mark	1883 :	23 718 634 Mark
1877 :	3 999 165 "	1885 :	15 914 993 "
1879 :	6 070 274 "	1887 :	20 858 680 "
1881 :	20 276 764 "	1889 :	14 262 775 "

Die Einfuhr aus Brasilien in Bremen hat sich dagegen in den 15 Jahren 1875—89 kaum verändert; sie betrug 1875: 15 872 012 Mark; 1889 dagegen 14 262 775, während sie allerdings in den Jahren 1886

und 1887 auf 20—21 Millionen stieg. In derselben Zeit stieg die Einfuhr aus Brasilien in Hamburg von 64 380 830 Mark im Jahr 1875 auf $104^1/_2$ Millionen im Jahre 1889.

Eine zweite Dampferlinie zwischen Hamburg und Brasilien entstand im Jahre 1877; die Liverpooler Firma Lamport & Hell liess damals ihre Dampfer regelmässig von Hamburg nach Bahia, Rio und Santos fahren; 1879 ging diese Linie bereits wieder ein.

Als ein wichtiger Fortschritt in der Entwickelung der Hamburg-südamerikanischen Beziehungen muss es bezeichnet werden, dass seit dem Jahre 1879 eine direkte Verbindung mit dem La Plata hergestellt wurde; von nun an fuhren, zunächst monatlich einmal, von 1881 an zweimal, von 1888 an aber viermal, die Hamburger Dampfer direkt nach den Häfen Argentiniens und Uruguay's. Nicht nur für den Handel mit diesen Ländern war dies ein Fortschritt, sondern auch für den Handel mit Brasilien; auf der Rückfahrt liefen diese Dampfer nämlich theilweise die brasilianischen Häfen an, sodass nun, was namentlich für die Zeit der Kaffeeverschiffungen sehr wichtig war, sich auch die Zahl der Rückfahrten von Rio und Santos vermehrte.

Vom Jahre 1880 an wurden auch die direkten Expeditionen nach Brasilien auf drei im Monat vermehrt.

Der seit dem Ausgange der 70er Jahre sich unverkennbar bemerkbar machende allgemeine wirthschaftliche Aufschwung ist nicht zum Wenigsten dem deutsch-brasilianischen Geschäft zu Gute gekommen. Das sieht man deutlich an der Entwickelung der Schiffahrtsverbindungen zwischen beiden Ländern. Bei grosser Konkurrenz, auch von Hamburg aus, fand die Hamburger Dampferlinie im Allgemeinen immer gute Beschäftigung für ihre Dampfer; auch hier zeigte sich, wie anderswo, dass die Segelschiffe durch die billigen Dampferfrachten allmählich aus dieser Fahrt verdrängt wurden.

4. Amerikanische Westküste.

Etwa seit 1850 nimmt der Handel und Verkehr Hamburgs mit der Westküste Amerika's bedeutend zu; in erster Linie hat hierzu jedenfalls der neu entstehende Handel mit Kalifornien Veranlassung gegeben; die nach diesem Lande gehenden und von dort kommenden Schiffe liefen meist auch einen oder den andern Hafen der übrigen Westküste an.

Der Waarenhandel zwischen Hamburg und der Westküste exkl. Kalifornien betrug:

1849:	3 376 090 Mk. Bco.	1852:	13 878 470 Mk. Bco.
1850:	7 854 930 „ „	1853:	15 472 140 „ „
1851:	11 586 180 „ „	1854:	14 576 210 „ „

Dieser umfangreiche, werthvolle Umsatz musste bald dazu führen, regelmässige Linien herzustellen. Bereits im Frühjahr 1853 hatte die Firma D. F. Weber eine regelmässige monatliche Packetfahrt nach Valdivia und Valparaiso eingerichtet; bis etwa 1860 ist diese Linie regelmässig, zuletzt nur noch nach Valparaiso, eingehalten worden. Ausserdem liefen die Schiffe der regelmässigen Linie von J. C. Godeffroy & Sohn nach San Francisco stets Valparaiso an; die chilenische Linie dieser Firma blieb auch noch bestehen, als die kalifornischen Fahrten bereits eingestellt waren; erst 1860 wurden die regelmässigen Linien Godeffroy's auf Afrika, Ostindien und Australien beschränkt.

Die Zunahme des Verkehrs mit der Westküste reizte zur Herstellung weiterer regelmässiger Linien; das Jahr 1855 ist in dieser Beziehung recht fruchtbar gewesen; damals entstand in Havre die „Compagnie maritime du Pacifique", die, durch staatliche Subventionen gehalten, es zeitweise auf 90 Segelschiffe brachte. In Hamburg entstanden im Februar des genannten Jahres nicht weniger als drei Segelpacketlinien nach der Westküste. Eine, nach Valparaiso, wurde von Sloman mit sieben Schiffen eingeführt, verschwand aber schon wieder im nächsten Jahre. Die beiden andern Packetlinien setzten das damals für den deutschen Handel besonders wichtige, aufblühende Callao in regelmässige Verbindung mit Hamburg; und zwar fuhr die erste dieser beiden Linien, eingerichtet von den Herren Zeiss Gebrüdern, mit peruanischen Schiffen, die in den Häfen Peru's Zollbegünstigung genossen. Doch ging diese Fahrt schon 1856 wieder ein. Etwas längeren Bestand hatte die andere, unter Direktion von J. F. Gross stehende Linie, deren Fahrzeuge ausser Callao auch Arica und Islay anliefen; sie blieb bis 1857 im Betrieb. —

In den Ausgang der 50er Jahre fällt auch die Errichtung der ersten regelmässigen Segellinie von Hamburg nach San Francisco; sie wurde von der Firma Balzer & Co. im Juli 1858 eröffnet und ist bis in die 70er Jahre hinein erhalten geblieben.

Eine im Jahre 1865 vom Makler Th. Eimbcke angezeigte regelmässige Packetfahrt nach Valparaiso ist als solche nur von kurzem Bestand gewesen. Keiner regelmässigen Linie angehörend, aber doch bemerkenswerth ist die Expedition des Dampfers „Bio-Bio" im März 1869 nach Valparaiso; es ist der erste Dampfer, der zwischen Hamburg und der Westküste Amerika's das Meer durchfurcht hat.

Bereits seit Ende der 30er Jahre stand die Westküste in regelmässigem Dampferverkehr mit Europa durch die Schiffe der Liverpooler Pacific Steam Company; mit Hülfe einer Subvention der chilenischen Regierung dehnte diese Gesellschaft ihre Fahrten allmählich beträchtlich aus; doch wurde die Art und Weise, in der diese Compagnie ihr Monopol ausbeutete, von der Kaufmannschaft der Westküste vielfach lästig empfunden. An der Küstenschiffahrt betheiligte sich seit 1869 die unter chilenischer Flagge fahrende „Compañia Sudamericana".

Bei der hervorragenden Stellung, die von den Deutschen in Chile seit der Mitte des Jahrhunderts eingenommen wurde, bei den ausgedehnten wechselseitigen Beziehungen dieser Deutschen mit ihrem Vaterlande [1]), war die Gründung einer deutschen Dampfschiffslinie nach jenem Lande eine nicht nur materielle, sondern auch moralische Pflicht. Aber erst nach dem grossen Kriege wurde dieser Pflicht Genüge gethan.

Dass eine deutsche Dampferlinie nach der Westküste nur von Hamburg ausgehen konnte, war im Hinblick auf den von jeher weit hervorragenden Antheil dieser Stadt am Handel mit jenen Gebieten selbstverständlich.

Unter den neuen Hamburgischen Dampfschiffslinien, die bald nach dem deutsch-französischen Kriege begründet wurden, steht diejenige nach der Westküste Südamerika's an Bedeutung obenan. Nach Brasilien bestand ja schon vor dem Kriege eine Dampferlinie, zu der neuen Linie nach Westindien waren die Einleitungen und Vorbereitungen schon vor 1870 getroffen; die Unternehmung einer regelmässigen Dampferverbindung nach der Westküste bedeutete etwas ganz Neues und desshalb Gewagtes; um so verdienstvoller war das, was hier geschaffen wurde. In ihrem Werth für den Hamburgischen und deutschen Handel lässt sich diese Gründung vergleichen nur mit der fast gleichzeitigen Errichtung der Ostasiatischen Linie.

Im Frühjahr 1872 trat eine Anzahl von Hamburgischen Handlungshäusern zusammen zum Zweck der Herstellung einer „Regelmässigen Dampfschiffahrt nach der Westküste Südamerika's"; im Mai gab sich die Gesellschaft den Namen „Kosmos". Die Dampfer derselben sollten Montevideo, Valparaiso, Arica, Islay und Callao anlaufen. Am 5. Oktober ging als erstes Schiff der neugebaute „Karnak" von der Elbe ab; am

[1]) Ueber die Stellung der Deutschen in Chile vergl. J. Ivens, Jahr- und Adressbuch der deutschen Kolonien in Chile, I, 1888/89, Santiago de Chile (1888), und H. Kunz, Chile und die deutschen Kolonien, Leipzig (1891). Es wäre höchst wünschenswerth, auch über die übrigen deutschen Handelskolonien im Auslande, wie Brasilien, Argentinien, China etc., ähnliche ausführliche Werke zu besitzen.

20. November warf er als erster deutscher, an der Westküste erscheinender Dampfer vor Valparaiso Anker.

Im Frühjahr 1873 wurde die Gesellschaft auf Aktien gegründet, eine der besten Schöpfungen der Hamburger Gründerperiode.

Wie bei einer so jungen Linie nur begreiflich, waren die Schwierigkeiten, denen sie im Anfang begegnete, nicht gering. Die Begehrlichkeit der auswärtigen Konkurrenz wurde sogleich gereizt; nicht weniger als drei Konkurrenzlinien tauchten auf; doch mussten von denselben die von Havre und die von Antwerpen ausgehenden bereits im Beginn des Jahres 1874 ihre Fahrten einstellen. Auch die alte Liverpooler Linie schränkte ihre Expeditionen, nicht am wenigsten unter dem Druck des deutschen Wettbewerbes, ein und liess von 1873 ab, anstatt wie bisher jede Woche, nur alle 14 Tage einen Dampfer ab. Nunmehr liefen die Hamburger Dampfer ausser Havre auch Antwerpen an, von 1875 an aber nur letzteren Hafen, während die Pacific Steam Co. Havre anzulaufen pflegte.

Die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse dieser ersten Jahre waren der neuen Linie nichts weniger als günstig; doch war die Entwicklung derselben in stetem Fortschritt; im Jahre 1874 erschienen ihre Dampfer mit 11 734, 1875 mit 12 410, 1876 mit 9747, 1877 mit 11 885 Registertons auf der Elbe. Vom Jahre 1876 an liefen die Schiffe zuerst gelegentlich, dann allmählich regelmässig auch kleinere, früher nicht berührte Plätze der Westküste an, nämlich Punta Arenas, Coronel Talcahuano, Corral etc.

Eine bedauerliche Störung in dem ruhigen Fortgang dieser Entwicklung brachte der im Jahre 1879 an der Westküste ausbrechende Krieg; der Werth der Einfuhr von der amerikanischen Westküste exkl. Centralamerika nach Hamburg fiel von ca. 47 Millionen im Jahre 1879 auf ca. 36 Millionen in 1880; namentlich die Einfuhr aus Peru war hierbei getroffen; sie sank von ca. 21 Millionen Mark in 1879 auf $6^8/_{10}$ Millionen in 1880; dagegen nahm die Einfuhr aus Chile, das im Kriege ja im Allgemeinen siegreich war, bedeutend zu und stieg von $6^8/_{10}$ Mill. 1879 auf $15^4/_{10}$ Mill. in 1881.

Der „Kosmos" musste seine Fahrten nach den peruanischen Häfen zeitweilig einstellen und sich auf Chile beschränken; bis die Verhältnisse an der Westküste wieder ganz geregelt waren, vergingen mehrere Jahre, und der Verkehr mit Peru, das durch den Krieg in seinem wirthschaftlichen Gedeihen schwer erschüttert war, war und blieb beeinträchtigt. Aber die Hamburger Rhederei liess sich von diesen Misshelligkeiten nicht

entmuthigen; statt ihre Fahrten einzuschränken, dehnte sie im Gegentheil ihren Wirkungskreis aus und begann im Herbst 1881 eine Verbindung mit Centralamerika, nämlich mit Guatemala, herzustellen. Da diese Fahrten, für die namentlich die werthvollen Rückfrachten in Kaffee in Betracht kommen, sich als lohnend erwiesen, wurden sie wiederholt und allmählich in regelmässige verwandelt; die Kaufmannschaft Centralamerika's begrüsste diese neue Verbindung mit Freuden; von europäischen Dampfern liefen hier regelmässig bis dahin nur die der genannten englischen Pacific Company an. Weniger erfreut dagegen waren die Dampfergesellschaften, die seither den Transport der Produkte über den Isthmus von Panama monopolisirt hatten und nun sehen mussten, wie den direkten Verladungen zur See der Vorzug vor dem kostbaren und mit Umladung verbundenen Landtransport gegeben wurde; diese Gesellschaften führten natürlich den üblichen Frachtensturz herbei. Als aber im Jahre 1885 der Brand von Colon und die Sperrung des Isthmus eine längere Unterbrechung des Waarenverkehrs über den Isthmus zur Folge hatten, hatte der „Kosmos“ den Vortheil davon, während die westindischen Linien, wie die HAPAG, unter diesem Ereigniss zu leiden hatten. — Den Aufschwung, den die neue Verbindung dem Handel Hamburgs mit Guatemala gab, veranschaulichen folgende Zahlen. Die Einfuhr aus diesem Lande nach Hamburg betrug

1878:	2 299 260	Mark
1881:	3 520 240	„
1883:	8 131 470	„
1885:	9 696 160	„
1889:	24 233 960	„

In ähnlichem Verhältniss hat der Handel Hamburgs mit den übrigen von der Kosmoslinie berührten centralamerikanischen Republiken zugenommen. Die allerneueste Entwicklung der Hamburgischen Dampferverbindungen mit der Westküste gehört der Gegenwart an.





ANHANG.

ÜBER DIE ANFÄNGE DER HAMBURG-AMERIKANISCHEN POST.

Vor dem amerikanischen Unabhängigkeitskriege hat man in den Hansestädten das Bedürfniss nach einer regelmässigen, geordneten Postverbindung mit Amerika nicht empfunden; so lange eine direkte Verbindung nicht bestand, unmittelbare Geschäftsanknüpfungen noch nicht stattgefunden, war eine direkte Korrespondenz nicht nothwendig.

Das wurde anders, als von 1783 an die Hansestädte in wirkliche direkte und legitime Geschäftsverbindung mit den Vereinigten Staaten traten. Je mehr sich diese Verbindung ausdehnte, um so dringender musste eine Regelung der Postverhältnisse erscheinen. In den ersten Jahren diente namentlich die bald nach dem Friedensschluss von Frankreich eingerichtete regelmässige Packetschiff- und Postverbindung auch für die amerikanische Post der Hansestädte als Vermittelung; auch die englischen monatlichen Packetschiffe wurden für die Beförderung der kontinentalen Post benutzt. Für Anschluss an erstere Linie hatte das holländische Postcomptoir in Hamburg, welches die Post über Bremen nach Holland besorgte, Anstalten getroffen; diese französische Linie hatte den Vorzug der Billigkeit vor der englischen; die Sendungen über England wurden bezahlt: der einfache Brief 2 ℛ, ein 1 Loth wiegender 4 ℛ, schwerere 2, 3, 5, 10 und mehr Thaler.

Als aber im Jahre 1788 die Fahrten der französischen Packetboote und damit die regelmässigen Postbeförderungen auf diesem Wege fürs

Erste ein Ende nahmen, waren die Hansestädter vor die Eventualität gestellt, entweder sich der theuren Post über England zu bedienen oder selbständig eine postalische Regelung zu unternehmen. Denn den Schiffern, die nach Amerika fuhren, Briefe ohne feste Garantie und Ordnung mitzugeben, war, so oft es auch geschehen mochte, doch bei der Zunahme des Verkehrs nach dem transatlantischen Kontinent nur ein höchst unvollkommener Ersatz für eine ordnungsgemässe postalische Einrichtung.

Desshalb, und da die englische Beförderung wenig Beifall fand, legte im Oktober 1788 der verdienstvolle Amsterdamer Bote, Andreas von Beseler, „nomine der Interessenten des Holländischen Post-Comtoirs" dem Senat „Beweggründe und Plan wegen der durch die Interessenten des holländischen Post-Comtoirs in Hamburg anzunehmender und mit Schiffs-Gelegenheit nach den 13 vereinigten Americanischen Freystaaten zu sendenden Briefe" vor. In diesem Plan erboten sich die Interessenten des genannten Comptoirs „zur Erleichterung und Bequemlichkeit der Amerikanischen Handlung" zu Folgendem:

„a) Jeden Dienstag und Freytag Briefe nach den Americanischen Freystaaten anzunehmen.

b) Diese colligirten Briefe, gehörig expedirt, in versiegelten Packeten oder Brief-Beuteln mit jeden nach America abgehenden Schiffe, an dasjenige Americanische Post-Amt abzusenden, wohin das Schiff destinirt ist.

c) Ebengedachtes Americanisches Postamt um die richtige Distribution der Briefe und Versendung derjenigen, welche nach andern Provinzen, Städten und Oertern bestimmt sind, schriftlich zu ersuchen, auch

d) bey demselben in die Wege zu richten suchen, dass die Retouren auf ähnliche Art an hiesige Postinteressenten zur Distribution eingesandt werden.

e) Zur Bestreitung der Kosten wird man sich für jeden Brief, der ein Loth und darunter hält, 8 ß, und so die schwerern nach Proportion bezahlen lassen.

f) Würde man vorstehende Einrichtung nach beygefügter Nachricht Nr. 1 dem Löbl. Commercio nicht allein an der Börse bekannt machen, sondern auch durch die Zeitungen publiciren lassen, und

g) künftig, so oft ein Schiff in Ladung liegt, solches zur Nachricht an der Börse und dem Holländischen Postcomtoir öffentlich anschlagen lassen. Endlich

h) versteht es sich von selbst, dass es einem jeden frey bleibt, seine Briefe nach America über England zu bestimmen und mit der ordentlichen Post zu senden, wenn er solches bey der Aufgabe anzeigen und das erforderliche Porto dafür erlegen lässt."

Mit diesem Plan fand Beseler aber damals noch keinen Anklang; die Kommerzdeputation, der vom Senat die Angelegenheit zur Begutachtung überwiesen wurde, meinte, diese Vorschläge seien noch sehr unreif. Ihrer Ansicht nach genügte es zunächst, „dass die obgedachten Interessenten sowohl hier an der Börse als an dem Posthause darüber eine Nachricht affigiren, welche Schiffe hier und in Bremen nach America in Ladung liegen, nach welchem Hafen und wann sie abgehen wollten."

Da Beseler also sah, dass aus einer staatlichen Einrichtung oder Begünstigung der amerikanischen Post es fürs Erste nichts werden würde, stand er zunächst von weiteren Versuchen in dieser Richtung ab; dagegen errichtete er nun privatim und auf eigne Gefahr eine „Amerikanische Postexpedition", die auf jenen dem Senate unterbreiteten Vorschlägen beruhte[1]).

Dieses Institut bestand in solcher Form mehrere Jahre und erwarb sich allmählich das Vertrauen und die Anerkennung der Hamburgischen Kaufmannschaft, so weit sie mit ihm in Berührung kam. Mitte der 90er Jahre aber nahm, wie wir oben gesehen, der Hamburgisch-amerikanische Handel einen ganz bedeutenden Aufschwung; dass der briefliche Verkehr mindestens in demselben Verhältniss wuchs, ist selbstverständlich. Da konnte nun eine Briefexpedition, die als ein ausschliesslich privates Unternehmen jeglichen Privilegiums entbehrte, den Anforderungen der Geschäftswelt um so weniger genügen, als diese Expedition auf alle nur mögliche Weise umgangen und damit die Erfüllung des guten Zwecks der Einrichtung vielfach vereitelt wurde. Namentlich bürgerte es sich ein, dass Schiffsmäkler und Jollenführer von den aus Amerika ankommenden Schiffen die mitgebrachten Briefe abforderten, annahmen und dann auf eigene Hand vertheilten.

Beseler wandte sich nunmehr, im Vertrauen auf die vor den Augen aller Einsichtigen liegenden Vorzüge seines Unternehmens und gestützt auf eine mehrjährige praktische Erfahrung, im Mai 1796 an den Senat mit dem Ersuchen, „dass die Besorgung dieser Briefe zuverlässigen, mit den Geschäften der Brief-Posten bekannten Personen, wie solches

[1]) Es ist also ein Irrthum, wenn Ronge in der Denkschrift: „Die Post und Telegraphie in Hamburg", S. 6, behauptet: „Neben diesen Posten zu Lande hatte das Hamburgische Postamt von jeher gleichsam als Monopol die Versendung der Briefe nach überseeischen Ländern, namentlich nach Amerika, in Händen."

bey dem bisherigen Privat-Entrepreneur der Fall wäre, überlassen würde", sowie, „dass alle unmittelbar aus irgend einem Hafen der Vereinigten Staaten von America ankommende Schiffs-Capitaine sämtliche für Europa mitgebrachten Briefe, sie mögen in versiegelten, an die hiesige Americanische Post-Expedition gerichteten Säcken, Packen und losen Briefen bestehen, an Niemand anders als die hier etablirte Americanische Post-Expedition abliefern müssen". Jeder Schiffer habe für jeden einzelnen Brief 1¼ β, für 25 zwei Mark u. s. w. zu verlangen.

Weder der Senat noch die Kommerzdeputation konnte sich der Vortrefflichkeit des Grundprincips von Beseler's Vorlage verschliessen. „Die Wichtigkeit der Correspondenz von und nach America," so äusserten sich die Kommerzdeputirten am 20. Juni, „die sich in Zukunft wahrscheinlich nicht verringern wird, hat das Bedürfniss einer ordentlichen Postexpedition schon längst dringend gemacht. Das Verdienst des Herrn von Beseler's, der zur Abhelfung desselben zuerst auf seine Gefahr die Correspondenz zweyer Welttheile mit einander in einen regulairen Weg zu leiten gesucht hat, gibt ihm daher einen unstreitigen gerechten Anspruch auf den Dank der Kaufmannschaft. Solange diese Anstalt eine blosse Privat-Unternehmung geblieben ist, haben Commerzdeputirte sich ohne Einmischung mit der Untersuchung ihres Erfolgs beschäftigen können, und dadurch Zeit und Gelegenheit gehabt, sich sowohl von der Nothwendigkeit der Anstalt an sich als von der Zweckmässigkeit der Einrichtung im Ganzen mit wahrem Vergnügen zu überzeugen." Betreffs der Vorschläge Beseler's gaben die Kommerzdeputirten entschieden ihre Ansicht dahin zu erkennen, dass principiell es nothwendig sei, diese Institution zu einer „Sache des Staats" zu machen. Es seien „sowol hier als in America solche Maasregeln erforderlich, deren Ausführung nur durch öffentliche Autorität geschehen und nur in Rücksicht auf gegenseitige Sicherheit beider Staaten und derselben Einbewoner erwartet werden kann". Eine Privilegirung eines Einzelnen, so verdienstvoll dieser auch immer sein möge, sei doch stets bedenklich; es sei „hart, andern Bürgern dieses Geschäft verwehren zu wollen"; dennoch erfordere diese Unternehmung eine Einschränkung. Ausdrücklich aber verwahrte sich die Deputation dagegen, dass sie etwa Beseler verdrängen wolle; sie sei überzeugt, „dass die Sache keinen geschicktern und bessern Händen anvertraut werden könne".

Sehr merkwürdig ist in dieser Meinungsäusserung das Verlangen der Kommerzdeputation nach staatlicher Uebernahme der amerikanischen Post. Die Post stand in Hamburg mit dem Staat absolut in keiner Ver-

bindung, sondern war, soweit sie nicht dem Reich, Preussen, Dänemark, Hannover, Mecklenburg und Schweden angehörte, ein Ausfluss der Autorität der Börse, der Kaufmannschaft. Auch kam die Deputation bald von dieser ohne Zweifel nur auf mangelhafter Kenntniss der historischen Entwicklung der Post beruhenden Idee zurück, wahrscheinlich, nachdem wie es im März 1797 einmal heisst, verfügt und ausgeführt, dass „in Ansehung der Amerikanischen Postexpedition sollen die Protokolle nachgesehen werden".

Erst im Sommer 1797 trat eine gemeinschaftliche Kommission von Senatsmitgliedern und Kommerzdeputirten zur Berathung über das amerikanische Postwesen zusammen. Von der bisherigen Privatunternehmung wollten die Vertreter der Kaufmannschaft nun aber ebensowenig etwas wissen, wie von der Uebernahme seitens des Staates. Wie die Postverbindung mit Holland unter den Börsenalten stehe, so müsse auch das amerikanische Postwesen diesen unterstellt werden. Solange Herr von Beseler an der Spitze des von ihm geschaffenen Unternehmens stand, wollte man auch mit seiner Person rechnen und ihm eine „Begünstigung" zugestehen; es sollte den Schiffsmaklern, Jollenführern und deren Leuten die Abforderung und Vertheilung der amerikanischen Briefe untersagt werden. Weiter die Vergünstigung auszudehnen, konnten sich die Kommerzdeputirten nicht entschliessen. Sie wollten den Schiffern die Befugniss, die Briefe auf eigene Faust zu befördern, nicht nehmen, umsoweniger, als man von der Fruchtlosigkeit eines dahin zielenden eventuellen Verbots, namentlich fremden Schiffern gegenüber, überzeugt war. Auch sollte der Kaufmann seine Briefe selbst vom Bord holen lassen dürfen. Das erfordere „sein Vortheil, seine Ruhe und seine Bequemlichkeit".

In der Kommission ward lange hin und her berathen. Besonders schwierig war es, eine Einigung herzustellen über die Frage, was nach Beseler's Tode aus der amerikanischen Post werden solle. Und wirklich blieb die ganze wichtige Angelegenheit in der Schwebe, bis Beseler im September 1798 aus dem Leben schied.

Die Weiterführung des Privatunternehmens war zunächst gesichert, da in Beseler's Theilnehmer Hencke eine erprobte Kraft an der Spitze desselben stand. Nun aber schien der Zeitpunkt für die längst geplante Umwandlung des Instituts gekommen. Die Kommerzdeputirten entwickelten sogleich in einem Antrage an den Senat ihre Vorschläge, die sich mit denen im vorhergehenden Jahre deckten: „Es ist unserer Börse, es ist der ganzen Handelswelt sehr daran gelegen, dass die

Communication zweier Welttheile mit einander nicht von dem Leben und Sterben einzelner Individuen abhange. Deputirte wünschen, dass der gegenwärtige Augenblick eine Veranlassung seyn möge, um mit aller billigen Rücksicht auf die erste Stiftung der Anstalt mehr Kraft und Festigkeit, aber auch grössere Sicherheit und Zuverlässigkeit zu verschaffen". Ebenso hielt der Senat es für „notwendig, gegenwärtig dieses zu den Regalien gehörende Geschäfte[1]) in eine angemessene Lage zu bringen".

Schon lange vor seinem Tode hatte Beseler den Wunsch ausgedrückt, dass später die amerikanische Postexpedition der „Bremer fahrenden Post" übergeben werde. Diese letztere war ein Theil der „Kgl. Grossbritannischen und Reichstadt Hamburgischen (Bremer-) Kommunionspost"[2]), über welche sich Henke ausdrückte: Das hiesige Bremer Post-Comtoir oder die hiesige Bremer fahrende Post ist ein pur Hamburgisches Institut, woran den Interessenten derselben das Eigenthumsrecht persönlich zustehet". Weder Hannover noch Bremen könnten, erklärte Henke, ein Anrecht an der amerikanischen Postexpedition herleiten.

Mit dem Wunsche Beseler's waren sowohl seine Wittwe und Henke, als auch die Interessenten der Bremer fahrenden Post einverstanden. Auch der Senat fand kein Bedenken, dieser die amerikanische Postexpedition auf eine bestimmte Reihe von Jahren zu übertragen. Die Kommerzdeputirten traten gleichfalls dieser Ansicht bei, sprachen sich aber dringend für die Einsetzung einer Oberaufsicht führenden Deputation aus, denn „bei einer Postanstalt treten Umstände und Beschwerden ein, die einer augenblicklichen Untersuchung und Abhelffung bedürfen. Es ist daber eine specielle Aufsicht notwendig, damit in Fällen dieser Art allenfalls durch die Verfügungen einer höhern Autorität sofort Wandel geschafft werde." Das sei aber besonders einleuchtend bei der amerikanischen Post; denn „einesteils ist diese wichtige und weitleuftige Unternehmung zu neu, als dass sich die erforderlichen Maassregeln und Bestimmungen im voraus übersehen lassen. Anderteils aber muss den Post-Interessenten wegen der etwanigen Versuche der Altonaer, ihre Briefe in einzelnen Fällen früher zu erhalten, und wegen der bedenklichen Verhältnisse in Ansehung der fremden Schiffer selbst angenehm seyn, dass sie sich in

[1]) Thatsächlich ist aber erst 1821 ein Hamburgisches Postregal geschaffen (Westphalen, Hamburgs Verfass. u. Verwaltung, II, 2. Aufl., S. 155).

[2]) Vergl. Ronge a. a. O., S. 5.

kritischen Fällen dieser Art eine unverzügliche höhere Beiwirkung und Unterstützung versprechen können." Gegen die Unterstellung der amerikanischen Postexpedition unter die Börsenalten, die früher von der Kommerzdeputation selbst empfohlen war und für die nun auch die Oberalten eintraten, erklärten sich die Kommerzdeputirten in Anbetracht der geringen Autorität, die den Börsenalten gegenüber den amerikanischen Postinteressenten, die ja Privatleute waren, zustand; das sei aber um so bedenklicher bei dem „viel grössern und verwickeltern Umfange" der amerikanischen im Vergleich mit der holländischen Post, und da es bei der ersteren noch viel mehr auf Pünktlichkeit und Aufmerksamkeit ankomme, weil es eine maritime Post sei, „die durch keine regelmässig laufenden Packetböte, sondern durch sonstige, grade vorhandene Schiffs-Gelegenheit betrieben wird".

Der Senat stand nun von der Betrauung der Aufsicht an die Börsenalten, die sich übrigens auch in keiner Weise um dies Geschäft beworben hatten, ab; doch konnte er sich nicht entschliessen, dem Vorschlage der Kommerzdeputirten gemäss eine besondere Deputation für diesen Zweck einzusetzen; „um die Erfüllung der Verbindlichkeiten der Post-Interessenten zu befördern", so meinte der Senat, „und auf etwanige neue, den Umständen nach nötig werdende Verfügungen in Beziehung auf diese Unternehmung Bedacht zu nehmen, dazu bedürfe es einer vorgeschlagenen, hieselbst noch bei keiner ähnlichen Anstalt existirenden Deputation nicht, indem es bereits zu dem Wirkungskreise der Commerzdeputirten gehöre, auf Gegenstände der Art ihre Aufmerksamkeit zu richten und ihre desfallsigen Vorschläge oder etwanigen Beschwerden an E. E. Rath gelangen zu lassen".

Hierbei blieb es schliesslich. Am 6. August 1800 erliess der Senat die „Vorschrift, welche künftig in Ansehung der Expedition der von hier nach Amerika abgehenden, sowie der von Amerika hier ankommenden Briefe und Packete, zu befolgen ist". Es wurde hierin festgesetzt, dass Briefe etc., nach den Vereinigten Staaten bestimmt, bei der amerikanischen Postexpedition abgegeben werden können. Ein ausschliessliches Privileg für die Expedition war also noch immer nicht zugestanden; dagegen verbot die Vorschrift „den Schiffsmäklern, ihren Gehülfen und Jollenführern das Collectiren von Briefen für Amerika, jedoch der Befugniss des Kaufmanns, einem bereits aus dem hiesigen Hafen gegangenen Schiffe im Nothfall, durch eine beliebige Person Briefe nachschicken zu können, unbeschadet". Ferner wurde den Schiffsmaklern zur Pflicht gemacht, wenigstens zwei Tage vor der Abreise jedes unmittelbar nach Amerika be-

stimmten Schiffes davon dem Amerikanischen Postcomptoir Anzeige zu machen.

Hatte man von einer Monopolisirung der Expedition der ausgehenden Briefschaften Abstand genommen und nur das „Neben-Collectiren" verboten, so war dagegen in Betreff der ankommenden Briefschaften dem Amerikanischen Postcomptoir einerseits eine bindende Verpflichtung auferlegt, andererseits die Ausschliesslichkeit seiner Thätigkeit besser verbürgt. Henke war dafür ganz energisch eingetreten; er hatte betreffs der abgehenden Briefe das Verbot des Nebenkollektirens beantragt und durchgesetzt, im Uebrigen aber in dieser Hinsicht das Vertrauen ausgedrückt, dass „das Gute und Bequeme der Anstalt" ihr schon das Publikum wie bisher zuwenden würde. Was aber die ankommenden Korrespondenzen betraf, so meinte er: „Da kann keine Ordnung und Sicherheit für das Ganze wie für das einzelne Individuum erzielt werden, wenn nicht der einzelne Bürger, er sei gross oder klein, habe viel oder wenig Gewicht in unserer bürgerlichen und politischen Welt, von seinem Naturrecht etwas aufopfern und sich gleichsam einem gesellschaftlichen Vertrag fügen will, der ihm zu einer andern Zeit auch wieder Sicherheit und Unpartheilichkeit oder unpartheiliche Behandlung gewähret."

In richtiger Erkenntniss von der Berechtigung dieser Anschauung verfügte demgemäss der Senat in der „Vorschrift", dass den sämmtlichen aus den Häfen der Vereinigten Staaten hier ankommenden Schiffern etc. es untersagt sei, die mitgebrachten Briefe irgend Jemandem als dem Amerikanischen Postcomptoir auszuliefern; ausgenommen waren nur die an den Schiffseigenthümer oder Schiffskorrespondenten oder Rheder gerichteten Briefe, soweit sie dem Schiffer zur persönlichen Bestellung anvertraut waren. So war „allen hiesigen Einwohnern, namentlich den Schiffsmäklern und ihren Gehülfen, den Jollenführern und ihren Leuten" das Holen der Briefe aus den Schiffen verboten. Dagegen wurde das Amerikanische Postcomptoir verbunden, durch zuverlässige Personen die ankommenden Briefe von den Schiffen abholen zu lassen.

Mit dieser „Vorschrift" vom Jahre 1800 ist die Hamburg-amerikanische Postverbindung in das Geleise einer regelmässig funktionirenden Einrichtung geleitet worden; diese Post hat weiterhin eine ruhige Entwicklung in den Bahnen des Hamburgischen Stadtpostamtes genommen [1]). Die Berech-

[1]) Die Bezeichnung „Amerikanisches Post-Comptoir des Stadt-Post-Amtes" verschwindet erst Anfang der 30er Jahre mit der definitiven Reorganisation des Hamburger Postwesens (Westphalen a. a. O., S. 156).

tigung zu vorstehender Darstellung an dieser Stelle aber, glauben wir, ist namentlich durch den Umstand gegeben, dass diese Postverbindung Deutschlands die erste rein maritime war, die erste, die zwischen einem deutschen Hafen direkt über den Ocean nach der neuen Welt ging. Aus dieser Thatsache erklären sich auch die Schwierigkeiten, die einer obrigkeitlichen Regelung entgegenstehen mussten.



4.

CASPAR VOPELL,

EIN KÖLNER KARTENZEICHNER DES 16. JAHRHUNDERTS.

VON

H. MICHOW.

MIT 2 TAFELN UND 4 FIGUREN.





INHALTSVERZEICHNISS.





Zu den deutschen Künstlern, welche um die Mitte des 16. Jahrhunderts beflissen waren, das Erdbild, wie es durch die grossartigen Entdeckungen umgewandelt war, kartographisch festzulegen und so zum Gemeingut des Volkes zu machen, freilich auch der Verbreitung und Festsetzung irrthümlicher Vorstellungen mannigfach Vorschub leisteten, gehört Caspar Vopell[1]).

Die Vergessenheit seiner Kartenwerke, sowie die Eigenart des Kartenbildes, welches er von der Neuen Welt entwirft, veranlassen uns, in dieser der Entdeckungsfeier Amerika's gewidmeten Schrift das Wenige, was wir vom Künstler und seinen Werken wissen, zusammenzustellen.

I. Biographisches.

Nachrichten über Vopell's Leben und Werke finden wir zuerst, bald nach seinem 1561 erfolgten Tode, in Pantaleon's Prosographia heroum atque illustrium virorum, Basel 1565. Daselbst heisst es: „Casparus Meydebachius apud Belgas (?) natus est anno a Christo nato millesimo quingentesimo undecimo. Is ob praeclaram indolem a pueris libris incubuit, atque in iis feliciter progressus fuit. Inde literarum amore Mathematicis disciplinis operam dedit atque magnam earum notitiam acquisivit. Postea Coloniam pervenit et in eo literarum gymnasio Mathemata magna laude

[1]) Dies ist die Schreibweise seines Namens in den Kölner Raths-Protokollen jener Zeit (s. weiter unten). Er selber nennt sich Caspar Vopel oder Caspar Vopell, latinisirt Vopelleus, oder nach seinem Geburtsort Caspar Medebach. — Die Namensform Vopelius haben einzelne Biographen des 16. und 17. Jahrhunderts, und ihnen folgen die Neueren, so die Festschrift für die 61. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte, Köln 1888.

docuit. Ut etiam sua eruditione omnibus prodesset, Rheni tractum delineavit et totam Europam sua arte illustravit, deinde etiam Universales mundi tabulas corrigere, atque de novo edere cogitavit, et aliquo usque in iis porrexerat. Sed cum hoc modo literis promovendis operam daret, anno millesimo quingentesimo sexagesimo primo aetatis vero suae 50 immatura morte obiit atque apud suos honorifice sepultus fuit, magna literarum jactura".

Zuverlässiger sind die Nachrichten bei dem ihm örtlich näheren Matthias Quad, der am Ende des 16. und Anfang des 17. Jahrhunderts als Herausgeber geographischer und geschichtlicher Werke ebenfalls in Köln lebte und, wie wir weiter unten sehen werden, lange nach Vopell's Tode dessen Kartenwerke wieder ans Licht zog. Aus Matthias Quad's Teutscher Nation Herligkeit, Köln 1609, und wenigen handschriftlichen im Kölner Stadt-Archive erhaltenen Aufzeichnungen lassen sich folgende sichere Angaben über Vopell's Leben zusammenstellen [1]: Geboren wurde Caspar Vopell im Jahre 1511 zu Medebach in dem zum Erzbisthum Köln damals gehörigen Herzogthum Westfalen, nahe der Waldeck'schen Grenze. Am 10. Mai 1526 bezog er die Universität Köln; in seiner Matrikel steht: „Casperus Merbach (!) dioces. Colon. ad artes juravit et solvit." Im November 1527 wurde er daselbst Baccalaureus, im März 1529 Licentiat und Magister. Von dieser Zeit an scheint Vopell in Köln ansässig geblieben zu sein. Er war als Lehrer am Montaner Gymnasium thätig; daneben beschäftigten ihn mathematische und kartographische Arbeiten. Er heirathete die Tochter des Buchdruckers von Aich; von leiblichen Nachkommen ist nichts bekannt. Er starb in Köln 1561, als er damit beschäftigt war, von seiner grossen Karte Europas eine neue Auflage vorzubereiten.

Das vollständigste Verzeichniss der Vopell'schen Arbeiten nebst biographischen Bemerkungen giebt derselbe M. Quad, und zwar in einem Buche, welches, obwohl in Köln gedruckt, jetzt dort fehlt, auch sonst nirgend von Bibliographen angeführt wird [2]. Es ist dies ein Kommentar, welchen M. Quad auf Ansuchen des Kölner Buchhändlers Wilhelm

---

[1]) Siehe Joh. Jac. Merlo, Nachrichten vom Leben und den Werken Kölnischer Künstler, Köln 1850, S. 493; die Festschrift von 1888, S. 33; die Zeitschrift für Geschichte und Alterthumskunde Westfalens, Bd. 42, S. 169.

[2]) Dem J. J. Merlo, welcher a. a. O. alle Quad'schen Werke aufzählt, ist diese Schrift ebenfalls unbekannt geblieben. Auf den grösseren deutschen Bibliotheken habe ich sie vergebens gesucht. Das vorliegende Exemplar ist in meinem Besitz.

Lützenkirchen als Begleitschrift zu einem Neudruck der Vopell'schen Karte von Europa geschrieben hat. Der weitschweifige Titel dieses Buches lautet:

Supplementum Europae Vopelianae:
Das ist: Ein weiter Zusatz und Erklärung der Tafeln Europe, weilant durch den weitberümbten und wolerfarnen Gasparem Vopelium Geometrum und Astrononium, mit sonderlichem fleiß, müh, und perfection in druck geben, und den Großmechtigen Potentanten Carolo V. Caes. und Ferdinando Rom. Reg. zugeschriben. Jetzundts aber Nachdem sie lange zeit vertunckelt und verborgen gelegen, wider ans liecht bracht, und gemeinem Christenreich, sonderlich aber unserm lieben Vatterlandt der Teutschen Nation zugefallen, auffs fleissigst wider in Truck geben; Hiebey die vier namhaffste Stätt[1]) Europe, etc. Gedruckt zu Cölln, In verlegung Wilhelm Lützenkirchens, Buchhandlers daselbst. M.D.XCVII.

[Titelblatt, 3 Blatt Vorrede, dann 104 gezählte Seiten Text, 4°.]

Die Vorrede zu dieser Schrift beginnt M. Quad mit einem Citat aus Horatius: „Paulum sepultae distat inertiae caelata virtus d. i. Ein verborgen Schatz ist niemants nutz, jha auch seinen eigenen Herren nit," welches er auf die vergessenen „kunstreichen und nutzlichen" Vopell'schen Arbeiten anwendet. Dann heisst es weiter: „Es ist aber gegenwertiger D. Gaspar Vopelius von Medebach allhie zu Cöllen ein Burger gewesen, und seine wonung gehabt vor S. Paulus in dem hause[2]) da ettlich jaren und jetzund noch ein verkeufferin innen wonet, alda er auch vor ungefehr dreissig jaren seliglichen gestorben, und hat ettlich schöne stück Wercks hinder jhm verlassen, under welchen die fürnembst und namhaffste seind: die Mappa Mundi in grossem format, auff zwölff grossen Stöcken oder Hültzenen formen verfasst, ein herrlich stuck wercks: dessgleichen die Beschreibung Europae, auff zehen und einem halben Stock verfasset, da wir hievon handeln: Item den gantzen Rhein strom mit seinen anstossenden grentzen, auff fünff Stöck, dicht und voller arbeits, darinnen auch zur leichterer erkantnuss die antiquische namen der örter und Völcker, so wol als die heutigen mit verscheidener art Littern angezeigt,

---

[1]) Dass er hinter Rom, Konstantinopel, Venedig als vierte Stadt Köln setzt, und nicht Paris, Mailand o. a., rechtfertigt M. Quad in der Vorrede schon durch Lokal-Patriotismus für Vopell.

[2]) Nach J. J. Merlo, a. a. O., ist dies das Haus in der St. Paulus-Pfarre, der Kirche gegenüber, genannt „Zum Schwanen".

darunder auch ein besundere Relation vber die Tafel mit angehenckt: Item die beide globos Caelestem & Terrestrem, mit iren Circulis, jedes vff fünff Stöck: Item ein Astrolabium nouum varium ac plenum das auff alle Landtschafften (kann) dirigiert werden, beide den Mathematicis und Medicis sehr nutz, in fünffzehen Stöck und auff acht bogen gedruckt, darunder auch eine kleine artige Mappa Mundi ins runde gelegt ist: Item ein wolgestalte und ordinierte Lasstaffel für den Medicis und Chirurgis, auff dreyen Stöcken."

Nach dieser sorgfältigen Aufzählung der Vopell'schen Kunstwerke bedauert M. Quad, dass dieselben nach dem Tode des Künstlers unverständigen Erben zugefallen waren, die dieselben nicht zu würdigen gewusst, und lobt den Buchdrucker Wilhelm Lützenkirchen, allda zu Köln, der obengenannte Werke, „sampt noch andere feine Stock" [1]), den Erben abgekauft, um sie der deutschen Nation, ja ganz Europa zu Nutz wiederdrucken zu lassen. Der Anfang hierzu ist gemacht mit der Karte von Europa, zu welcher M. Quad den vorliegenden Kommentar geschrieben hat. Würde diese Arbeit beim Publikum Beifall finden, heisst es weiter, dann solle die Rheinkarte Vopell's an die Reihe kommen. Weiter enthält die Vorrede eine genaue Anweisung, wie auf der Vopell'schen Karte mit Hilfe eines Zirkels und des eingezeichneten Maassstabes die Entfernung zweier Orte auszumessen sei. Hiernach ist diese Schrift im engen Anschluss an die Karte gedacht. Die Unbequemlichkeit aber, welche, besonders für Reisende, der Gebrauch einer solchen auf 10½ Stock (s. oben) gezeichneten Riesenkarte mit sich bringen müsste, sieht der Herausgeber wohl ein; deshalb hat er, wie in einer Nachschrift zur Vorrede gemeldet wird, für den Handgebrauch eine verkleinerte Nachbildung der Karte in Kupfer stechen lassen und diese dem Büchlein einverleibt [2]).

II. Vopell's Kartenwerke.

Nachdem der mehrfach genannte M. Quad in seiner Schrift „Teutscher Nation Herligkeit" vom Jahre 1609, wo er ebenfalls die Vopell'schen

[1]) Vopell soll auch Figuren als Beilagen zu geschichtlichen Darstellungen in Holz geschnitten haben. J. F. Christ, Anzeige und Auslegung der Monogrammatum, Leipzig 1747, S. 149.

[2]) Die Schrift ist demnach ursprünglich nur mit dieser verkleinerten Karte in fester Verbindung zu denken. Leider fehlt dieselbe aber dem vorliegenden Exemplare.

Werke mit Ausnahme der Karte von Europa namhaft macht, dieselben als noch in Köln vorhanden gemeldet hat, erscheinen dieselben bis in die neueste Zeit hinein daselbst als vollständig vergessen und verschollen. Auch der Biograph der Kölnischen Künstler, J. J. Merlo (a. a. O.), weiss nichts vom Vorhandensein derselben. Erst am Anfang der achtziger Jahre dieses Jahrhunderts tauchen Bemerkungen auf, dass Vopell'sche Globen auf dem Kölner Stadt-Archive vorhanden seien, so in Breusing's Leitfaden durch das Wiegenalter der Kartographie, Frankfurt a. M. 1883, S. 32. Ausführlichere Mittheilungen über dieselben erschienen im Globus von 1883, S. 62, und in der Zeitschrift für Geschichte und Alterthumskunde Westfalens, a. a. O. Letztgenannte Schrift lässt aus dem Kölner Stadt-Archive zugleich die Klageworte hören: „Leider ist nun aber heute der Verlust fast aller dieser Werke (scil. Vopell's) zu beklagen", und noch 1888 heisst es in der oben angeführten Kölner Festschrift, dass viele Vopell'sche Werke verloren seien.

Jene Worte der Klage dürften sich nunmehr in eitel Freude verwandeln, denn in den letzten Jahren sind mehrere der verloren geglaubten Werke wieder zum Vorschein gekommen; ja wir glauben, alle auf die Geographie bezüglichen Werke Vopell's mit ziemlicher Sicherheit nachweisen zu können. Wir lassen dieselben in der von M. Quad beliebten Anordnung hier folgen.

1. Die Weltkarte: „die Mappa Mundi in grossem format, auff 12 grossen Stöcken oder Hültzenen formen verfasst, ein herrlich stuck wercks."

Ein Exemplar dieser Karte befindet sich in der Sammlung des verstorbenen Feldzeugmeisters, Ritters von Hauslab, die nach des Letzteren Tode in den Besitz des regierenden Fürsten von Liechtenstein übergegangen ist. Eine kurze Bemerkung über dasselbe finden wir in einem Aufsatze[1]) von C. Haradauer Edler von Heldenhauer über jene Hauslab'sche Sammlung. Hiernach besteht die Karte aus 12 grossen Blättern, entsprechend den Holzstöcken bei Quad, ist dem Zerfalle nahe, stark gebräunt und in Folge dessen schwer zu lesen. Doch ist eine Veröffentlichung und ausführliche Beschreibung derselben in Aussicht gestellt. Sie ist von 1558 datirt.

Auch Baron Nordenskjöld, der Kenner und Herausgeber seltener Kartenwerke, hat jene Karte in der Hauslab-Sammlung in Augen-

[1]) In Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1886, S. 436.

schein genommen. Er nennt dieselbe in seinem Facsimile-Atlas (S. 88) eine Riesenkarte, ohne genauere Angabe der Grössenverhältnisse. Sie ist in der Apian'schen herzförmigen Projektion entworfen. Was das Kartenbild betrifft, so scheint dem genannten Gelehrten dasselbe genau übereinzustimmen mit einer stark verkleinerten Nachbildung, welche der Kosmographie des Girava[1]) beigegeben ist. Nordenskjöld giebt von dieser verkleinerten Vopell'schen Weltkarte ein vortreffliches Fascimile auf tab. XLV seines Atlas. Sie ist von allerlei kosmographischen Sinnbildern und Zierrathen umgeben und trägt oben die Inschrift: TYPO DE LA CARTA COSMOGRAPHICA DE GASPAR VOPELLIO MEDEBURGENSE. Das Kartenblatt hat die Grösse von 40,5×28 cm. Den untern Rand des Kartenblattes bedeckt eine Legende in spanischer Sprache, worin der Verfasser dem Leser mittheilt, dass die Karte zur Veranschaulichung des Textes dienen solle, und fügt zur Empfehlung hinzu, dass sie der an Inhalt wie Form anerkannt vorzüglichen Vopell'schen Karte zum Verwechseln ähnlich sei. Da diese Girava-Karte von 1556 datirt ist, so ist sie 2 Jahre älter als das Original der Hauslab-Sammlung. Letzteres ist demnach schon ein wiederholter Abdruck der Holzstöcke. — Ueber das Erdbild dieser Karte s. weiter unten!

2. Die Karte von Europa: „die Beschreibung Europae, auff zehen und einem halben Stock verfasset".

Das Kölner Raths-Protokoll[2]) vom 13. December 1555 meldet von dieser Karte: „Caspar Vopell hat ein erbarn rat mappam Europae presentirt, dagegen hat ein rath verdragen, ime 10 daler zur verehrung zu schenken".

Von dieser Karte befindet sich ein Exemplar in Paris auf der Bibliothèque Nationale[3]), gedruckt zu Antwerpen im Jahre 1566 durch Bernart van den Putte, also schon ein Nachdruck.

3. Die Rheinkarte: „Item den gantzen Rheinstrom mit seinen anstossenden grentzen, auff fünff Stöck, dicht und voller arbeits, darinnen

---

[1]) Dos libros de Cosmographia compuestos nueuamente por Hieronymo Girava Tarragones, Milan 1556. Die Karte ist selten, findet sich aber auch bei einigen Exemplaren der ed. II. v. 1570. Siehe Leclerc, Bibliotheca americana Nr. 240 und Sabin, Dictionary of books relating to America VII, 27. 504. — Die Karte zeigt wie das Vopell'sche Original die Apian'sche Projektion. Der Radius des Aequators beträgt hier das Dreifache der Pol-Distanz, in der gewöhnlichen Apian'schen Projektion nur etwa das Doppelte.

[2]) Siehe die Kölner Festschrift S. 32.

[3]) Nordenskjöld, Facsimile-Atlas, S. 126. Hier werden statt der 10½ Stock bei Quad nur 10 Blatt angegeben, möglich also, dass der halbe Stock nicht mit abgedruckt oder vorher verloren gegangen ist.

auch zur leichterer erkantnuss die antiquische namen der örter und Völcker, so wol als die heutigen mit verscheidener art Littern angezeigt, darunder auch ein besundere Relation vber die Tafel mit angehenckt".

Auch von dieser Karte meldet das Kölner Raths-Protokoll vom 18. März 1555 [1]): „Caspar Vopell hat eim rath cartam und descriptionem Reni zugeschriben und presentirt, ist verdragen, ime 8 daler zu schenken."

Von dieser Rheinkarte ist bisher ein Vopell'sches Originalblatt nicht aufgefunden, wohl aber glaube ich einige Nachbildungen derselben nachweisen zu können.

Auf der Kommerz-Bibliothek zu Hamburg [2]) findet sich eine Rheinkarte von Theodor de Bry, ein Kupferstich, 33×127,5 cm, auf 3 Blätter gedruckt und zusammengesetzt, dicht am Kartenrande abgeschnitten. Ein anderes Exemplar desselben Stiches besitzt die Stadtbibliothek zu Frankfurt a. M. Letzteres Blatt ist vollständiger erhalten. Unter dem Kartenbilde ist eine lateinische Erklärung desselben, Quad's „Relation", in 3 Spalten, den 3 Kupferplatten entsprechend, mit der Ueberschrift: „Rheni tricornis et widi nova et germana descriptio." In gleicher Anordnung folgen eine französische und eine deutsche Uebersetzung des Textes.

Eine dritte hierher gehörige Rheinkarte besitze ich selber. Es ist ein Kupferstich des Kölner Künstlers Franz Hogenberg, in $2^1/_2$mal kleinerem Maassstabe als obige Blätter, 14,6 × 51,6 cm, mit lateinischer Legende am oberen Rande: „Recens et germana bicornis ac widi Rheni descriptio .... autore Francisco Hogenbergo." Den unteren Rand bedeckt eine deutsche Erklärung des Kartenbildes, welche kürzer gefasst ist, als auf der de Bry'schen Karte.

Beide Stiche zeigen in dem Kartenbilde, in dem Verlaufe des Rheines und seiner Verzweigungen im Unterlauf, in der Reichhaltigkeit an Namen und deren Schreibweise, die denkbar vollständigste Uebereinstimmung [3]) untereinander, nur dass das kleinere Blatt, wo sich die Namen zu sehr drängen, eine dem kleineren Raume entsprechende Auswahl getroffen hat. Auch die Orientirung ist bei beiden dieselbe. Infolge der Meridian-Erstreckung des Flussgebietes ist Letzteres der bequemeren Handhabung

---

[1]) Siehe die Kölner Festschrift S. 32.

[2]) Katalog S. 1242 in dem Abendroth'schen Sammel-Atlas, Bnd. IX, Karte 6.

[3]) Die Bezeichnung des Flusses als tricornis bez. bicornis in den beigegebenen Erklärungen bezieht sich auf die Delta-Gabelung. Während der Fluss in der eingehenderen Erklärung des grösseren Blattes durch Abzweigung des Waal bicornis, durch die des Leck tricornis wird, lässt das kleinere Blatt einfacher durch Gabelung in Waal und Leck den Rhein bicornis werden.

wegen von links nach rechts gelegt, so dass der Süden links und der Westen oben liegt. Auch die von Vopell beliebte Verschiedenheit der Lettern für Länder und Völkernamen verschiedener Perioden findet sich auf beiden Blättern wieder.

Weder de Bry, noch Fr. Hogenberg haben selbständig Karten entworfen. Abraham Ortelius, welcher für sein Theatrum orbis terrarum aufs fleissigste alle erreichbaren Karten sammelte, giebt in den Ausgaben seines Theatrum von 1573 und 1595 ein genaues Verzeichniss der ihm bekannten Kartenzeichner und ihrer Werke. Er kennt auch sehr wohl die Vopell'schen Karten: „Descriptionem orbis terrarum, item Europae totius ac Rheni tractum: omnia Coloniae." Die Globen sind für ihn ausgeschlossen. Dagegen kennt er keine Rheinkarte von Hogenberg, der doch fast sämmtliche Karten für die Sammlung des Ortelius in Kupfer gestochen, also ihm so nahe wie möglich gestanden hat. Hogenberg's Rheinkarte scheint lange vor 1590, dem Todesjahre Hogenberg's, gestochen zu sein; de Bry's Karte gegen Ende des Jahrhunderts; das Frankfurter Exemplar ist durch einen Sachverständigen der Frankfurter Bibliothek, mit welchem Rechte, wissen wir nicht, genauer von 1598 datirt worden. Jedenfalls erscheint es uns zweifellos, dass beide Blätter sorgfältige Kopien ein und desselben Originales sind, und dieses kann nur die Karte Vopell's sein, die einzige aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bekannte Originalkarte des Rheines.

Dass Ortelius diese Karte nicht in seine Sammlung aufnahm, war schon durch das eigenthümliche Format des Blattes begründet; auch gab Ortelius nur Kartenbilder nach territorialen Abgrenzungen.

5. Der Himmelsglobus: „vff fünff Stöck". Himmelsgloben Vopell's sind zwei auf dem Kölner Stadt-Archive vorhanden, von gleicher Grösse, 28 cm Durchmesser. Beide sind gut erhalten, zeigen die Ptolemäischen Sternbilder in sauberer Ausführung. Der eine ist von 1532 datirt, eine Handzeichnung Vopell's, auf Kreidegrund mit untergelegter Pappe. Er trägt die Inschrift: „Caspar Medebach opus hoc astronomicum fecit 1532 Martii."

Der zweite, datirt von 1536, ist eine genaue Nachbildung des ersteren, auf Papiersegmente gedruckt, die über eine Papp-Hohlkugel gezogen sind. Er trägt die etwas abweichende Inschrift: „Caspar Vopel, Medebach, hanc Cosmogr. faciebat sphaeram Coloniae, Ao 1536."

5. Der Erdglobus oder „Erdklotz", wie M. Quad ihn nennt (Teutscher Nation Herligkeit S. 229), gleichfalls auf dem Stadt-Archive zu Köln vorhanden, von gleicher Grösse wie die Himmelsgloben, 28 cm

Durchmesser. Das Kartenbild ist ebenfalls auf Papiersegmente gedruckt und diese auf eine Papp-Hohlkugel gezogen. Abgesehen von einem leichten Eindrucke nahe dem Nordpole ist auch dieses Werk tadellos erhalten, aber vom Alter gebräunt, in einigen Theilen schwer zu entziffern. Es trägt die Titel-Legende: NOVA ET INTEGRA UNIVERSI ORBIS DESCRIPTIO und an anderer Stelle: CASPAR·VOPELLEVS·MEDEBACH GEOGRAPHICAM SPHAERAM HANC FACIEBAT COLONIAE A. 1542.

Beifolgende Tafeln I und II geben von diesem Erdglobus die West- und die Süd-Hemisphäre, dem Kölner Originale getreu nachgebildet und in Globular-Projektion von mir gezeichnet. Ich beschränkte mich auf diese Theile des Erdbildes, weil sie die charakteristischen Formen desselben, die Land-Verbindung zwischen Asien und Amerika, sowie den ausgedehnten Süd-Kontinent vollständig zeigen, andererseits die Ost-Hemisphäre wegen des für Afrika und Europa im Originale dunkel angelegten Grundes ausserordentlich schwer zu lesen ist und zu diesem Zwecke erst einer Reinigung bedürfte[1]).

6. Die Ringkugel oder Armillarsphäre: „Item ein Astrolabium novum varium ac plenum das auff alle Landtschafften (kann) dirigiert werden, beide den Mathematicis unnd Medicis sehr nutz, in fünffzehen Stöck und auff acht bogen gedruckt, darunder auch ein kleine artige Mappa Mundi ins runde gelegt ist."

Eine solche im Altnordischen Museum zu Kopenhagen vorhandene Ringkugel Vopell's beschreibt Nordenskjöld in seinem Facsimile-Atlas S. 83. Sie ist aus 11 Metallringen zusammengestellt. Auf dem Ringe des nördlichen Wendekreises ist eingravirt: „Casper Vopell Medebach hanc sphaeram faciebat Coloniae 1543." Inmitten der Ringe ist eine kleine Erdkugel angebracht, um die Himmelsaxe drehbar. Das Erdbild giebt Nordenskjöld a. a. O. tab. XL. Aus einem Zettel auf dem Grunde des Kästchens, in welchem die Ringkugel aufbewahrt wird, scheint hervorzugehen, dass sie Eigenthum des Astronomen Tycho de Brahe (geb. 1546) gewesen ist. Das Erdbild ist eine Handzeichnung Vopell's, wie die Verwaltung des Museums uns mittheilt.

---

[1]) Der kurzen, oben citirten Notiz Breusing's in 1883 verdanke ich erst die Kenntniss von dem Vorhandensein der Vopell'schen Globen. Jener Quelle scheint auch die fragliche Andeutung eines „Erdglobus Vopell's 1542 (?)" in dem neuesten Werke der Amerika-Litteratur: H. Harrisse, The discovery of North America, Paris u. London 1892, S. 550, zu entstammen. — Nordenskjöld erwähnt in seinem Facsimile-Atlas, S. 85, nur Vopell's Ringkugel mit Erdbild (s. weiter unten) von 1543.



Fig. 1. Caspar Vopell's Ringkugel von 1543,
im Besitze des Herrn L. Friederichsen in Hamburg.

Eine zweite Ringkugel Vopell's befindet sich in Hamburg, im Besitze des Herrn L. Friederichsen. Auch diese ist aus 11 Metallringen gebildet, von denen 3 durch den Pol der Ekliptik gehen, die anderen den Aequator, die Ekliptik, den Meridiankreis, die Wendekreise und die Polarkreise darstellen. Der Ring des nördlichen Wendekreises trägt hier folgende Inschrift: CASPAR VOPEL ARTIV̄ PROFES. HANC SPHAERAM FACIEBAT COLONIAE 1543. Die übrigen Ringe sind mit allerlei kosmologischen Sprüchen und Namen bedeckt. Die Ekliptik wird von einem schön gravirten Thierkreise begleitet. Von den Armillen geschützt, ist auch hier, auf der Himmelsaxe drehbar, eine kleine Erdkugel eingefügt, 72 mm Durchmesser. Das Erdbild ist auf Kreidegrund in Farben ausgeführt, eine Handzeichnung Vopell's. Es trägt die Inschrift: „CASPAR Vopell mathe. faciebat" und an anderer Stelle: „NOVA AC generalis orbis descriptio". Die Erdtheile sind in verschiedenen Farben angelegt. Von den Namen sind, wie auf dem Kopenhagener Exemplar, die wichtigeren meist grösser in Roth, sonst in Schwarz eingetragen. Namen von Städten fehlen, letztere sind nur, wie auch viele kleinere Inseln, durch rothe Punkte angedeutet. Die in bekannten Hügelreihen gezeichneten Gebirge sind auf dem Hamburger Exemplar grün getuscht. Das Ganze wird von einem kupfernen Fusse getragen. Nebenstehende Fig. 1 giebt eine Ansicht des Kunstwerkes, ein wenig unter Originalgrösse. Die umstehenden Fig. 2 und 3 geben in stereographischer Projektion und in Originalgrösse die Planigloben der kleinen Erdkugel.

III. Das Erdbild auf Vopell's Kartenwerken.

Die unbestrittene Vorstellung von der Selbständigkeit eines atlantischen Erdtheils hat sich erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts Bahn gebrochen. Es bietet ein eigenthümliches Interesse, an der Hand der aus jener Zeit stammenden Kartenbilder die Entwickelung dieser Vorstellung zu verfolgen [1]), welche nach mancherlei schweren Irrungen endlich zu einem Erdbilde führten, das, abgesehen von der Antarktis, wenigstens in der allgemeinen Vertheilung der Land- und Wassermassen der Wirklichkeit einigermaassen entsprach.

Die irrigen und übertriebenen Vorstellungen des Alterthums über die östliche Ausdehnung Asiens, erweitert noch durch die Enthüllung bisher

[1]) Wir verweisen hierfür auf die für die Hamburger Amerika-Feier geplante Ausstellung von Amerika-Schriften und -Karten des 16. Jahrhunderts.

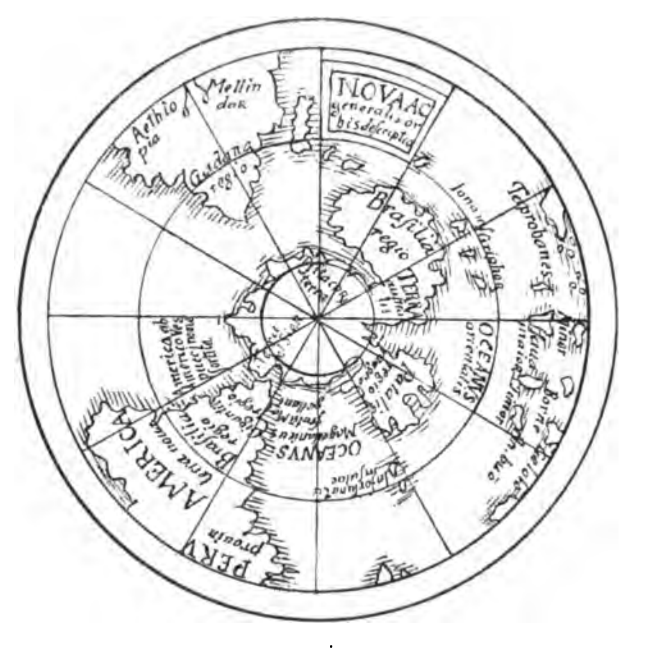


Fig. 2. Die Süd-Hemisphäre in Vopell's Ringkugel.

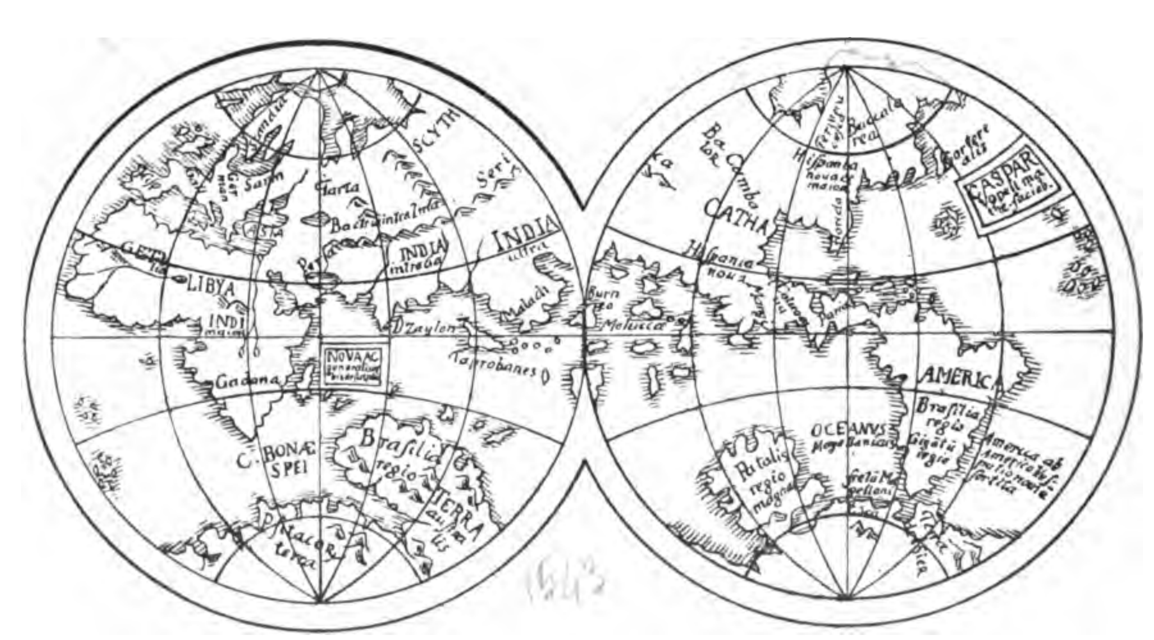
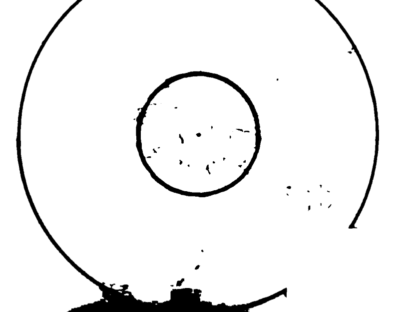


Fig. 3. Das Erdbild in Vopell's Ringkugel, gez. v. H. Michow.



unbekannter Länder im äussersten Osten durch die italienischen Reisenden des 13. und 14. Jahrhunderts, haben nicht am wenigsten dazu beigetragen, den Kolumbus zu seiner energischen Westfahrt zu ermuthigen. Dem entsprechend hielt er selber die von ihm gefundenen Länder für Inseln oder Festlandsküsten Asiens. In diesem Glauben ist der grosse Entdecker bekanntlich im Jahre 1506 gestorben. Doch scheint auch ihm schon auf seiner dritten Reise beim Erblicken des Festlandes von Venezuela und seines grossen Stromes eine dunkle Ahnung gekommen zu sein, dass er etwas anderes als die Ostküste Asiens vor sich habe. Denn in seinem Tagebuche hat er die Worte niedergeschrieben: „Sollte es doch ein Festland sein, so wird die gelehrte Welt darüber erstaunen," wobei der Gedanke an das asiatische Festland, das er suchte, natürlich ausgeschlossen ist [1]).

Sehr energisch spricht sich die Vorstellung von einem neuen Festlande aus in dem Vorschlage Waldseemüller's, den dieser in seiner Cosmographiae introductio von 1507 machte, die Neue Welt mit besonderem Namen „America" den bekannten drei Erdtheilen als ebenbürtig an die Seite zu stellen. Als dann Balboa im Jahre 1513 auf der Westseite Nicaraguas die „Südsee" erblickte, war die Festlandsnatur Südamerika's besiegelt, und der von Waldseemüller vorgeschlagene Name für diesen südlichen Theil der Neuen Welt fand bei den deutschen Geographen allgemein Anklang, freilich auf Kosten des Kolumbus, der nach Bekanntwerden der Vespucci-Briefe über die Neue Welt bald in Vergessenheit gerieth.

Nach Süden fand dieses Festland dann seinen Abschluss durch die Magellan'sche Erdumsegelung. Im Norden aber war man über den Landzusammenhang vollständig im Ungewissen. Dort herrschte, seitdem die Portugiesen auf dem Ostwege das ersehnte Indien wirklich erreicht, das Bestreben vor, eine Durchfahrt bei dem vermeintlichen Malakka, also im heutigen Central-Amerika zu finden, wie des Kolumbus vierte Reise zeigt. Als hier ein Weg unmöglich schien, verschob sich die Vorstellung einer Durchfahrt weiter nach Norden. Dieser Frage galten vor Allem des Cortes und seiner Nachfolger Expeditionen. Sie entschleierten hier ein ausgedehntes Landgebiet, dessen Westgrenze bis zum Unterlaufe des Colorado, einschliesslich der Halbinsel Kalifornien, um 1540 festgelegt wurde. Einige Jahre später, also etwa 30 Jahre, nachdem Balboa zuerst die Südsee erblickt hatte, kamen die Spanier an der Westküste wohl über 40° n. Br. hinaus, bis in die Gegend des heutigen Oregon, ohne die

[1]) Siehe S. Ruge in Zeitschr. f. wiss. Geogr. V. S. 131.

gesuchte Durchfahrt zu finden. Da erlahmte schliesslich ihr Entdeckungseifer; die Westküste wurde nicht weiter verfolgt, und die aus jenen Gegenden mitgebrachten Erkundigungen wurden ein Spielball in der Hand der Theoretiker und Kartographen, mit welchem sie über die unbekannten Gegenden ganz nach Belieben ihre Netze warfen.

Die reichen Funde an Edelmetallen in den von Cortes eroberten Ländern, die von den bisherigen in Westindien gemachten Beobachtungen abweichenden Sitten der dortigen Eingeborenen, gaben dem Gedanken Nahrung, dass man hier endlich das grosse und reiche Festland Asiens betreten habe. In Ermangelung eines bessern Wissens zog man die Westküste Mittel-Amerika's hinüber nach Asien und stellte so eine feste Landverbindung zwischen beiden Erdtheilen her, wie sie die Erdkarten und Globen unseres Vopell zeigen [1]).

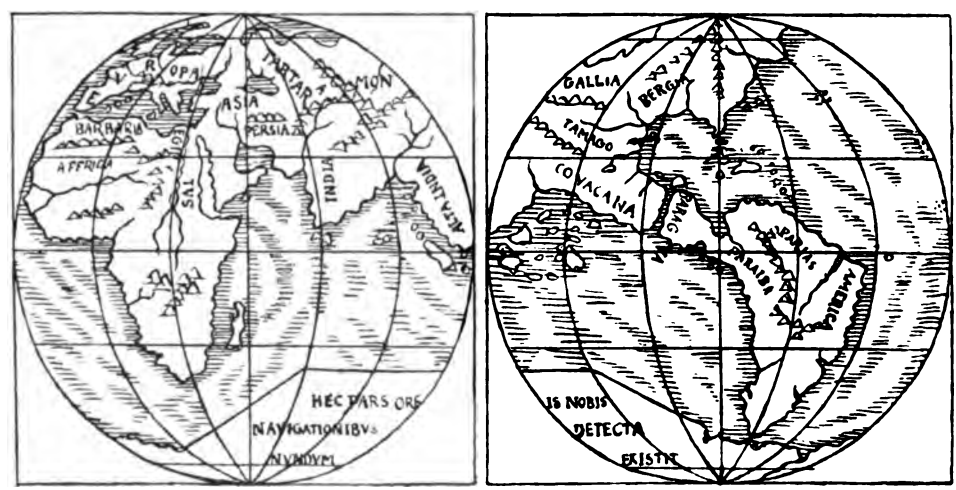


Fig. 4. Ost- und West-Planigloben des Franciscus Monachus 1526 [2]).

Der Gedanke dieser Landverbindung macht sich als einfache Konsequenz der kolumbischen Erdansicht schon früh geltend. Auf einem portugiesischen Portulan von ca. 1527 (Tafel 4 in Kunstmann's Atlas zur Entdeckung Amerika's) ist durch muhammedanische Flaggen auf der Küste Venezuela's und Nicaraguas angedeutet, dass der Verfertiger diese Länder sich in Verbindung mit Asien denkt. Eine kartographische Zu-

[1]) Andere Kartenzeichner verlängerten die Westküste Mittel-Amerika's ebenso unmotivirt nach Norden, um sie möglichst schnell nach Osten umbiegen zu lassen, und so die nach Norden verschobene Durchfahrt zu retten; so die Weltkarte Seb. Münster's in seinem Ptolemaeus, Basel 1540, und die des Antonius Florianus im Lafreri-Atlas.

[2]) Nach H. Harrisse, The discovery of North America, Paris u. London 1892.

sammenfügung beider Länder finden wir zuerst auf den Planigloben in der seltenen Schrift des belgischen Mönches Franciscus: De Orbis situ ac descriptione epistula, Antwerpen 1526. Siehe Fig. 4.

Daselbst werden nach Petrus Martyr's missverstandenen Berichten über Cortes' Reisen die mexikanischen Namen einfach auf Asien übertragen und als neue Benennungen den von früher bekannten Namen nebengeordnet. So liege, schreibt Franciscus, in der Provinz Culva des Cortes, welche nach Anderen Cathay heisse, die Residenz des grossen Kaisers des Ostens, früher Quinsay, jetzt Themisteta geheissen u. s. w.

Bei Franciscus ist freilich die Landenge zwischen beiden Festländern noch von einer Wasserstrasse durchschnitten, doch gilt ihm dieselbe nicht als offene Trennung, denn im Texte tadelt er ausdrücklich den Joh. Ruysch, dass er auf seiner Weltkarte zum Ptolemaeus (Rom 1508) die Neue Welt durch ein offenes Meer von der Alten geschieden habe.

Diese Strasse schwindet denn auch sofort auf den Karten, die dem Franciscus folgen, und macht einem geschlossenen Isthmus Platz. Von den vielen Globen und Weltkarten, welche dieselben Landformen zeigen, seien genannt des O. Finaeus doppelherzförmige Erdkarte von 1531 (in Grynaei Novus Orbis, 1532, und in Wecheli Pomp. Mela, Paris 1540) und seine namenreichere, einfachherzförmige Erdkarte von 1536 (Nordenskjöld-Atlas S. 89). Den Finaeus benutzt hat nach eigener Aussage Joh. Schöner für seinen Globus von 1533[1]), und wie aus der Uebernahme falsch geschriebener Namen (s. weiter unten) hervorgeht, der Verfertiger des Nancy-Globus und Vopell für seine Globen von 1542 und 43. Vopell's Erdbild stimmt in den Umrissen und der Hydrographie der Neuen Welt, das von 1542 auch in der reichen Auswahl von Namen mit der Finaeus-Karte von 1536, auch mit dem undatirten Globe doré in Paris. Voraus vor beiden hat Vopell peruanische Namen; solche, wenn auch nicht dieselben, finden sich auf 2 sehr ähnlichen, dem Nancy-Globus und einem hölzernen Globus in Paris; beide, undatiert, dürften daher auch zeitlich dem Vopell'schen nahe stehen[2]). Von späteren gehören hierher J. Gastaldo's Erdkarten im Ptolemaeus von 1548 und 1561, P. Forlani's Carta Nautica von ca. 1565 und der Praetorius-Globus von 1566.

Allmählich machte sich lebhafter Widerspruch gegen die Theorie dieser Landverbindung geltend. So tadelt der Geograph Wilhelm

[1]) Schöner begründet übrigens die Verbindung Asiens mit Amerika durch die Erfolge der ersten Erdumsegelung: Opusculum geogr., Nürnberg 1533 cp. 20.

[2]) Die zwei Pariser Globen giebt Harrisse in Facs. a. a. O. pl. XXI u. XXII.

Postell in einem Briefe an Abr. Ortelius vom 9. April 1567 unsern Caspar Vopell mit harten Worten, dass er aus Liebedienerei gegen Kaiser Karl V. die Neue Welt mit Asien verbunden habe[1]). — Livio Sanuto, in seiner Geographia distincta, Venedig 1588, bekämpft jene Theorie damit, dass die Eingeborenen Mexiko's vor Cortes' Pferden erschraken, während doch der Anblick dieser Thiere in ganz Asien dem Volke gewohnt sei. Trotzdem zeigt die Weltkarte de Joa. Myritius[2]) vom selben Jahre 1587 in dessen Opusculum Geographicum, Ingolstadt 1590, noch einmal jene bereits veraltete Idee.

Am besten hatte es Mercator getroffen, der auf seiner Weltkarte von 1538 und auf seinem Globus von 1541 bereits vorbildlich unsere Beringstrasse als schmalen Meerestheil „Oceanus orientalis indicus" zwischen Asien und Amerika einschob. Später kam hierfür der Name Anianstrasse auf, welcher Name sich zuerst als Ania Pro(montorium) auf einer Karte des Jacopo Gastaldo von 1561 im Lafreri-Atlas findet. — Festgelegt wurde die Strasse bekanntlich erst im vorigen Jahrhundert durch die Reisen Gwosdew's, Berings' und Cook's.

Eine andere Eigenthümlichkeit des Vopell'schen Erdbildes hat viel länger, bis tief in's vorige Jahrhundert hinein, die Darstellungen des Erdenrundes beherrscht. Das ist ein den Südpol umlagernder, sehr ausgedehnter Kontinent, die Terra Australis Vopell's.

Schon den Gelehrten des Alterthums geläufig, hat sich der Gedanke eines fernen Südlandes durch das Mittelalter gerettet[3]) und fand nun scheinbar seine Bestätigung, als Am. Vespucci's Bericht von seiner dritten Reise bekannt wurde, die ihn zunächst die Küsten Brasilien's entlang nach Süden, dann nach SO ablenkend, in hohen südlichen Breiten an unbekannte Küsten geführt hatte. Kartographisch dargestellt finden wir dieses Südland zuerst auf dem Schöner'schen Globus von 1515. Wie Prof. Wieser (a. a. O. S. 62) ausführlich nachgewiesen, ist dieses Schöner'sche Kartenbild mit dem Süd-Kontinente und einer vermeint-

---

[1]) Epistolae Ortelianae, Cantabrigiae 1887, S. 43: Nachdem Postell den Ptolemäus deswegen getadelt, dass er die bewohnte Erde auf die asiatische Halbkugel beschränkt habe, fährt er fort: „Hinc in aliud extremum collapsus Vopellius eo quod hac adulatione et re omnino tunc dubia aures Caroli V prurire titillarique senserat, tot errata quot vocabula scribens continuam cum Atlantide Asiam fecit, et Indiarum vocabulo donavit Atlantidem, ita ut Hispani involarint in Indiarum nomen separatum ab India plusquam quadrante universi." (Atlantis ist Postell's Name für die Neue Welt.)

[2]) Siehe Nordenskjöld, Facsimile-Atlas, tab. XLIX.

[3]) Siehe Fr. Wieser, Magellanstrasse und Australkontinent auf den Globen des Joh. Schöner, Innsbruck 1881, S. 59 ff.

lichen Durchfahrt im Süden Amerika's direkt veranlasst durch den Reisebericht[1]) zweier Portugiesen Nono und Cristoffel de Haro, welche im Süden Brasiliens unter 40° s. Br. eine Durchfahrt wollten gefunden haben. Die Südküste dieser vermeintlichen Durchfahrt, bei der Wieser an die Bucht von St. Matthias denkt, wurde zum Nordrande eines grossen Festlandes gestempelt. Wir finden Letzteres auf sämmtlichen Schöner'schen Globen: von 1515, von 1520, und von 1533. Das auf dem letzten Globus von 1533 stellenweise stark nach Norden erweiterte Bild des Südlandes hat Schöner der Weltkarte des Orontius Finaeus vom Jahre 1531 (s. oben) entlehnt, wo es zuerst den Namen „Terra Australis" führt.

Dieselbe Gestalt, sorgfältigst in den Umrissen nachgebildet, zeigt das Südland auf der Vopell'schen grossen Erdkugel von 1542, während es auf der kleineren von 1543 seltsamer Weise eine Abweichung zeigt, die der afrikanischen Form des Südlandes auf den älteren Schöner'schen Globen entspricht.

Dass das Vopell'sche Erdbild von 1542 mit Benutzung der Finaeus-Karte entstanden ist, ergiebt sich aus der sklavischen Nachbildung des Namens „Brasielie Regio", wie Finaeus auf beiden Karten schreibt. Schöner, von dessen erstem Globus dieser missverständlich hierher gesetzte Name sich weitererbte, schreibt richtig „Brasiliae Regio". Quer durch das Südland zieht sich die Benennung „Terra Australis recenter inventa, sed nondum plene cognita", dem Finaeus von 1531 entlehnt, bei Vopell mit dem Zusatze „Anno 1499" [2]); so auch auf seiner Weltkarte, die, wenigstens auf der Girava'schen Ausgabe von 1566, weiter keine Namen im Südlande aufweist. Auch die „Regio Patalis", d. i. „Offenes Land", findet sich bei Finaeus und auf allen genannten Globen. Auf dem Feuerlande hat Vopell, genau übereinstimmend, abgesehen von der Orthographie, mit dem Globe doré und der Finaeus-Karte von 1536, folgende vier Namen: C. de Scado (d. i. C. deseado); terra del sier, auf dem Globe doré: terra de sier (d. i. terra desierta?); C. de los Fuegos; Serras devadas oder de vaolas (?), auf dem Globe doré: S. de violas (d. i. Serras nevadas?). Die übrigen Globen und die Finaeus-Karte von 1531 entbehren hier aller Namen. Vopell allein hat noch die auffallende Bezeichnung Psittacorum terra gegenüber Afrika, vielleicht der Erdkugel Mercator's von 1541 entlehnt. Nach Wieser entstammt diese Bezeichnung einem

[1]) Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt. Augspurg ca. 1508.

[2]) Dieselbe Legende mit demselben Zusatz findet sich noch auf dem hölzernen Pariser Globus (s. oben), ohne den Zusatz auf dem Schöner-Globus von 1533. Die Finaeus-Karte von 1536 hat: Terra australis nuper inventa, sed nondum plene examinata. Auf dem Globe doré und dem Nancy-Globus fehlt dieselbe.

Briefe des Venetianischen Gesandten in Portugal, Cretico, über die Entdeckung Brasiliens durch Alv. Cabral in des Grynaeus Novus Orbis. Die bezügliche Stelle lautet[1]: „Supra Caput Bonae spei Lebeccio vecti vento, nacti sunt novam tellurem, quam appellarunt Psitacorum."

Unsere Magellanstrasse hat diesen Namen schon bei Vopell, hat hier aber ausserdem noch die in dem ersten Jahrzehnt nach der Entdeckung nebenher gebräuchliche Bezeichnung „Canalis omnium sanctorum", als „Canal de todos santos" bei Ribero von 1529 (hier vielleicht nur ein westlicher Arm der Strasse) und auf der nach spanischen Mustern in Sevilla gefertigten Karte des Engländers Robert Thorne von 1527.

Nur wenige Karten des 16. Jahrhunderts hielten sich frei von dem Phantasiegebilde des Süd-Kontinentes, so die Weltkarten des Seb. Münster, der das Ueberwiegen der Wassermassen auf der Erdoberfläche richtig erkannt und stets gegen Andersdenkende vertheidigt hat[2]), und des Jac. Gastaldo in den Ptolemaeus-Ausgaben von 1548 und 1561, ferner die nur handschriftlich überkommenen spanischen Karten des Ribero und die nach spanischen Quellen hergestellte Karte zu Ramusio's Libri delle Indie von 1534, die Turiner Karte von 1523, die Karte in Rich. Hakluyt's the Principal Navigations von 1599. —

Dass im Allgemeinen aber das Südland nicht von den Karten schwand, sondern an Umfang eher zunahm, wenn auch die Gestalt später eine weniger ausgeprägte wurde und die missverstandenen Namen allmählich daraus schwanden; dies ist nur daraus zu erklären, dass die Kosmographen im Gegensatz zu Münster, nach dem Vorgange Mercator's[3]) zur Erhaltung des Gleichgewichts auf der Erdkugel die Existenz eines ausgedehnten Südlandes principiell für nothwendig hielten.

[1]) In der mir vorliegenden Ausgabe von 1555, S. 94.

[2]) Günther, Lehrbuch der Geophysik, Stuttgart 1885, II. S. 312.

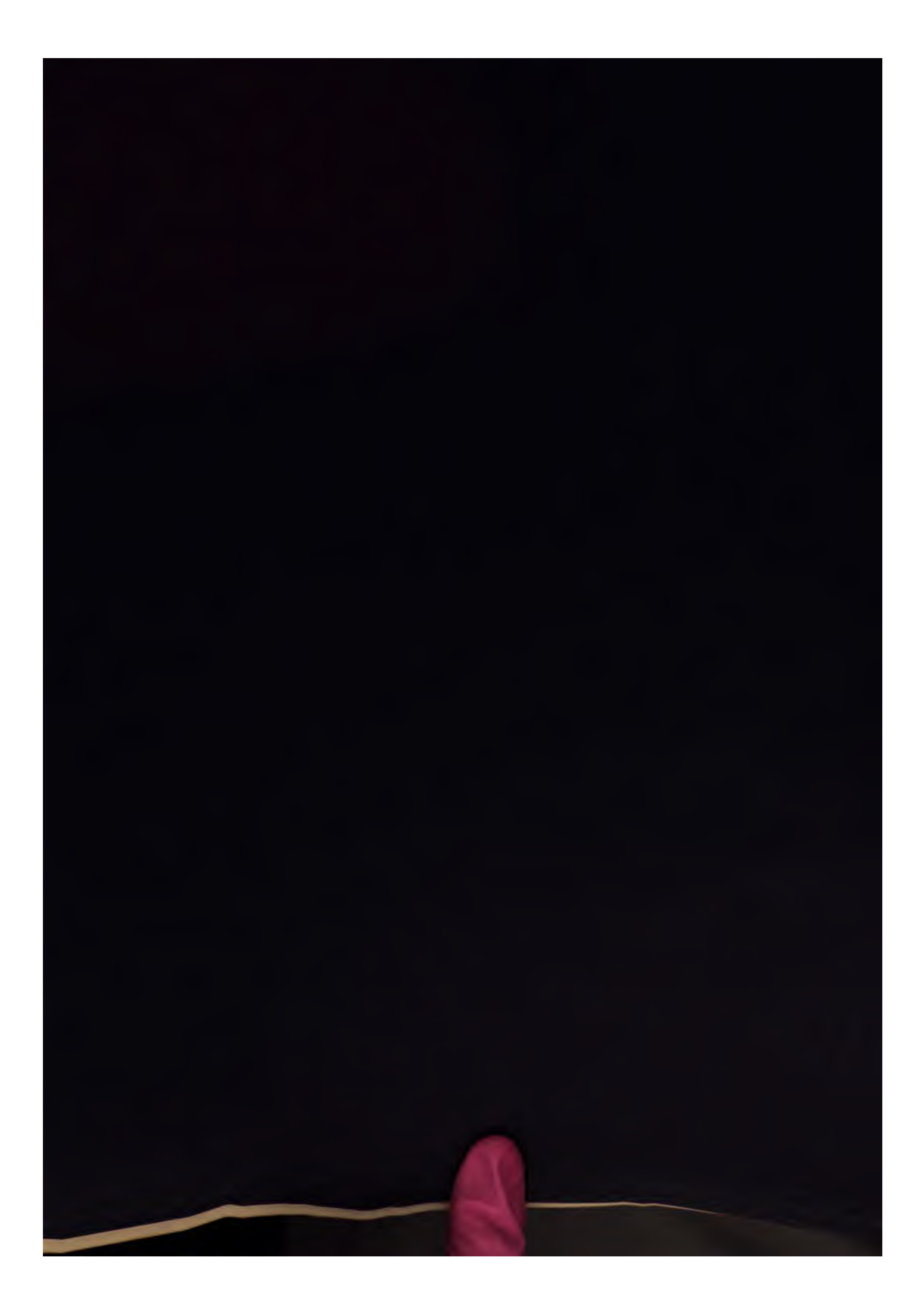
[3]) Mercator's Worte sind: Haec omnia importat centri gravitatis et mundi constitutio. Günther a. a. O. S. 343.

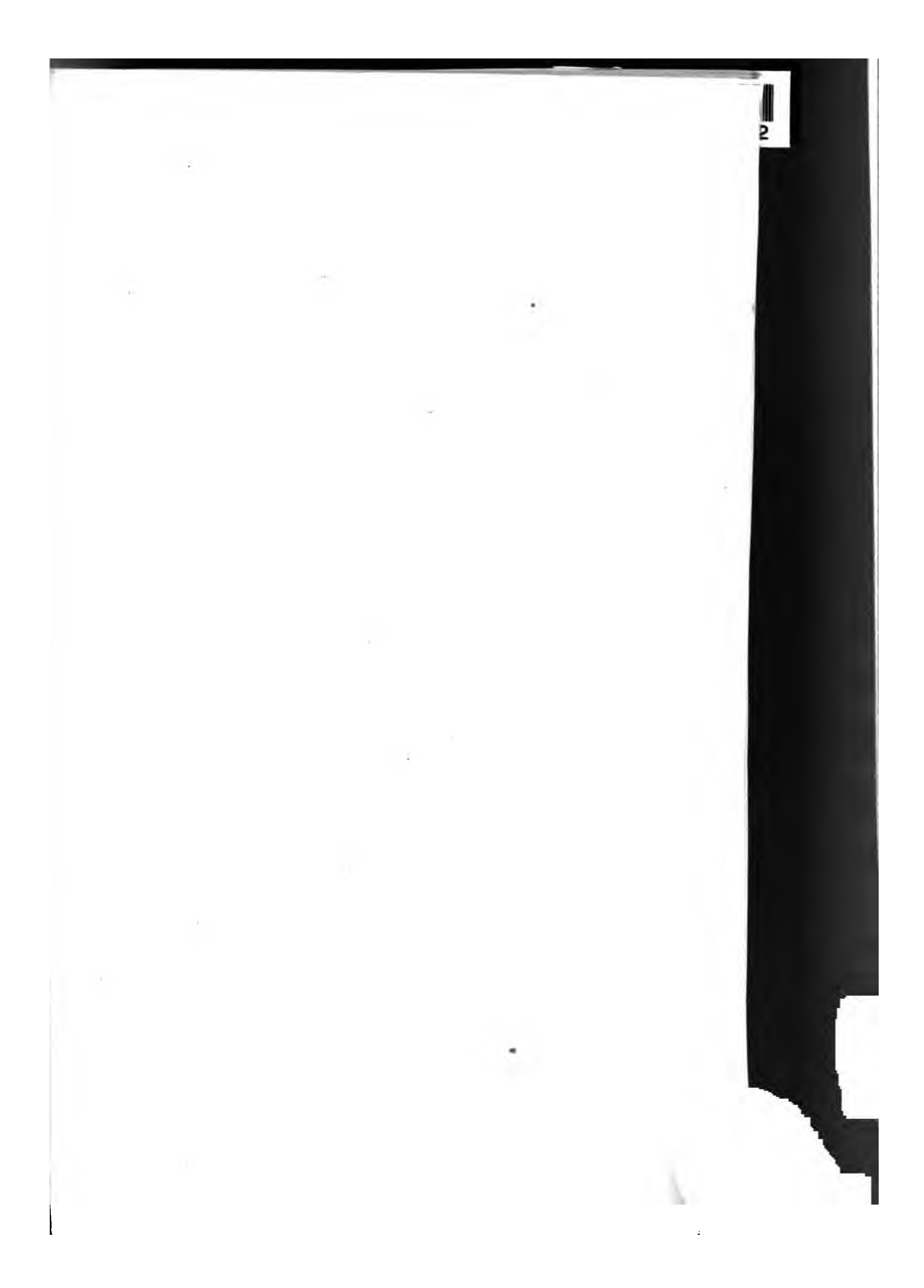


Vopell 1542 A.D.

W. Hemisphere
calligona pro

for 1543 See p. 14 16





Strait (Central Am.)
" (N. Am.) I.115
" (S. ")
" (General)
Minnestar I.114.115
Regiomontanus 74





